

# Transporttjenesten for funksjonshemmede i Buskerud

## Brukerundersøkelse 2006



av

**Thor-Erik S. Hanssen**  
**Gisle Solvoll**  
**Roar Amundsveen**

Handelshøgskolen i Bodø



Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)

**SIB-notat 1004/2006**

## FORORD

Dette notatet er skrevet på oppdrag fra Buskerud fylkeskommune, og formålet har vært å gi fylkeskommunen nyttig og oppdatert kunnskap om ulike aspekter ved TT-ordningen som kan være nyttig i arbeidet med å skape et best mulig transporttilbud innenfor tilgjengelige økonomiske rammer.

Notatet er utarbeidet av forsker Thor-Erik S. Hanssen, forsker Roar Amundsveen og forskningsleder Gisle Solvoll som har vært prosjektleder. Hanssen har gjennomført alle analyser og skrevet det meste av notatet med unntak av kapittel 2 som er skrevet av Solvoll. Amundsveen har hovedsakelig bistått i forbindelse med utvelgelse av respondenter samt at han har deltatt på møte med oppdragsgiver og referansegruppe.

Det har vært knyttet en referansegruppe til prosjektet. Denne har bestått av:

- Terje Moen (Buskerud fylkeskommune).
- Lisbeth Kaas Ambrosen (Buskerud fylkeskommune).
- Mette Lund Stake (Buskerud fylkeskommune).
- Roger Raknerud (Fylkesrådet for funksjonshemmede).
- Kari Dale (Fylkesrådet for funksjonshemmede).
- Hans Tune (Drammen kommune).

Vi vil benytte anledningen til å takke alle som har besvart våre spørreskjema, medlemmene av referansegruppen og representantene fra drosjenæringen som har bidratt med sine synspunkter og erfaringer.

Bodø, 18. desember 2006

# INNHold

<b>FORORD</b> .....	<b>1</b>
<b>1. INNLEDNING</b> .....	<b>3</b>
1.1    Bakgrunn og formål .....	3
1.2    Forskningsdesign og metodisk opplegg .....	4
<b>2. TT-ORDNINGEN I BUSKERUD</b> .....	<b>6</b>
2.1    Reglement.....	6
2.2    Antall brukere.....	8
2.2.1    Brukere pr. kommune.....	8
2.3    Ytelser fra fylkeskommunen .....	9
2.4    TT-ordningen i Buskerud sammenholdt med TT-ordningen i andre fylker.....	10
2.4.1    Brukerandel .....	10
2.4.2    Ytelser pr. bruker.....	11
2.4.3    Ytelser pr. innbygger.....	12
2.4.4    Ytelser og brukerandel .....	12
<b>3. RESULTATER FRA UNDERSØKELSEN BLANT GODKJENTE BRUKERE AV TT-TJENESTEN I BUSKERUD</b> .....	<b>14</b>
3.1    Brukerne av TT-tjenesten.....	14
3.2    Respondentenes bostedskommune og bosted .....	15
3.3    Forflytningshemninger .....	16
3.4    Løsning av transportbehov .....	19
3.5    TT-tjenesten .....	24
<b>4. RESULTATER FRA UNDERSØKELSE BLANT POTENSIELLE BRUKERE AV TT-TJENESTEN I BUSKERUD</b> .....	<b>33</b>
4.1    Om den enkelte.....	33
4.2    Om forflytningshemninger.....	33
4.3    Om transport generelt.....	33
4.4    Om TT-tjenesten .....	34
<b>5. SYNSPUNKTER FRA KOMMUNENES SAKSBEHANDLERE</b> .....	<b>37</b>
5.1    Forhold ved TT-ordningen .....	37
5.2    Fremtidig godkjenning av TT-brukere .....	37
5.3    Ekstrakvoter .....	38
5.4    Fordeling av TT-midler .....	39
5.5    Størrelse på reisebeløp .....	40
5.6    Fast antall turer kontra fast beløp.....	41
<b>6. SYNSPUNKTER FRA DROSJENÆRINGEN</b> .....	<b>42</b>
<b>7. SAMMENDRAG</b> .....	<b>44</b>
<b>REFERANSER</b> .....	<b>47</b>
<b>VEDLEGG</b> .....	<b>48</b>

# 1. INNLEDNING

Nedenfor gis en beskrivelse av bakgrunnen og formålet med dette arbeidet. I tillegg presiseres problemstillingene i prosjektet, og det redegjøres for det metodiske opplegget vi har lagt til grunn for analysen.

## 1.1 Bakgrunn og formål

Alle fylkeskommunene er av Samferdselsdepartementet pålagt å organisere en ordning med tilrettelagt transport (TT) for personer som av ulike årsaker ikke kan bruke ordinære kollektive transportmidler. Hvordan det enkelte fylke organiserer denne transporten, og i hvilket omfang brukerne får reise, varierer mellom fylkene. Dette er blant annet dokumentert i Solvoll (2006).

Buskerud fylkeskommune opprettet sin TT-tjeneste 1.1.1988. Formålet med tjenesten har hele tiden vært å bidra til å gi funksjonshemmede et alternativt transporttilbud til det ordinære kollektivtilbudet i fylket. TT-tjenesten har hele tiden vært basert på et nært samarbeid med alle de 21 kommunene i fylket. Blant annet har hver enkelt kommune påtatt seg ansvaret for å prioritere og tildele TT-tjeneste til sine funksjonshemmede innbyggere.

Årsaken til forflytningshemming hos den enkelte varierer, men de vanligste årsakene går på høy alder og/eller ulike funksjonshemminger. Den *typiske* bruker av tjenesten er en kvinne på over 70 år som lever alene, og som opplever aldersrelaterte forflytningsproblemer. Hele gruppen brukere er imidlertid svært sammensatt, og inkluderer unge og eldre, mennesker som har hatt en funksjonshemming hele livet, og andre som opplever forflytningsproblemer først i alderdommen. Det denne gruppen har felles er at de har problemer med å bruke det ordinære kollektive transporttilbudet, og at de dermed kan ha vansker med å delta på linje med andre i ulike aktiviteter i samfunnet. Det at gruppen er forholdsvis liten, og i tillegg så sammensatt, gjør den lite synlig, spesielt i debatten om fordeling av knappe økonomiske ressurser.

Buskerud fylkeskommune gjennomførte en spørreundersøkelse rettet mot fylkets TT-brukere høsten 1997 i samarbeid med Norsk Gallup Institutt. Videre gjennomførte Nordlandsforskning i 2002 en brukerundersøkelse. Jf. Amundsveen (2002). Denne undersøkelsen vil følge samme mal som undersøkelsen i 2002. Dette gjør at en kan få fram eventuelle endringer, bla. i brukertilfredshet. Formålet med brukerundersøkelsen er å gi fylkeskommunen nyttige og oppdaterte kunnskaper om ulike aspekter ved TT-ordningen som vil være svært nyttig i arbeidet med å skape et best mulig transporttilbud innenfor de tilgjengelige økonomiske rammer.

På bakgrunn av prosjektet sitt formål vil rapporten søke å besvare fem ulike problemstillinger.

- **Fakta om TT-ordningen i Buskerud.** Innledningsvis vil vi kort sammenholde TT-ordningen i Buskerud med TT-ordningen i de andre fylkene mht. antall brukere, brukerandel (antall brukere pr. 1 000 innbyggere), offentlig ressursbruk og ytelser pr. bruker og pr. innbygger. Sammenligningen vil bli foretatt med utgangspunkt i tall fra 2006.
- **Brukerundersøkelse blant eksisterende TT-brukere.** Her vil vi undersøke hvilken betydning TT-tjenesten har for et utvalg av brukerne i Buskerud. Vi er spesielt interessert i å få svar på spørsmål som hvorfor de er brukere av tjenesten, hvilke reiser de bruker

tjenesten til, om antall tildelte reiser dekker reisebehovet, hvor fornøyd de er med ulike aspekter relatert til reisen, hvor fornøyd de er med informasjon og retningslinjer for bruk av tjenesten osv. På grunn av de store forskjellene mellom ulike brukergrupper er det interessant å undersøke om det er forskjeller mellom gruppene.

- **Undersøkelse blant potensielle TT-brukere.** Den tredje hovedproblemstillingen er relatert til de som har søkt og oppfyller vilkårene til TT-tjenesten, men som fremdeles står på venteliste. Denne gruppen ble også undersøkt i 2002, dog med en svært lav svarprosent. Denne gruppen vil få mange av de samme spørsmålene som de godkjente brukerne, men i tillegg vil det være interessant å få kunnskaper om hvordan de ivaretar sitt transportbehov i dag, og hvilken betydning tilgang til TT-tjenesten vil ha for dem.
- **Samarbeid mellom kommunene og fylkeskommunen/”kortoperatør”.** Den fjerde problemstillingen berører samarbeidet mellom saksbehandlere i kommunene og fylkeskommunen (som finansør og ansvarlig for utarbeidelse av regelverk) samt Rogaland Taxi. Sentrale spørsmål er hvordan kommunenes saksbehandlere er fornøyd med de retningslinjene for TT-ordningen som i dag gjelder samt informasjon fra og kontakt med TT-ansvarlig i fylkeskommunen. Videre vil vi også sette fokus på kommunenes kontakt med kort- og statistikkleverandøren Rogaland Taxi. Hva fungerer bra og hva fungerer mindre bra?
- **Taxinæringens synspunkter på TT-ordningen og organiseringen av denne.** Den femte problemstillingen fokuserer på de synspunktene taxinæringen har på TT-ordningen generelt, og samarbeidet med fylkeskommunen og kommunene spesielt. Et særskilt fokus vil bli rettet mot den nye elektroniske kortløsningen og erfaringene med denne. I denne forbindelse vil samarbeidet med Rogaland Taxi stå sentralt. Hvordan fungerer oppgjør-rutinene? Hvordan fungerer de tekniske løsningene, herunder kortlesere?

## 1.2 Forskningsdesign og metodisk opplegg

Dette prosjektet er gjennomført med en kombinasjon av kvantitative og kvalitative metoder mot ulike undersøkelsesenheter. For brukere av TT-ordningen, samt godkjente fremtidige brukere<sup>1</sup> på venteliste, har vi benyttet en kvantitativ postal spørreundersøkelse. Bakgrunnen for dette er gode erfaringer med at denne metoden frembringer gode resultater, samt at det muliggjør sammenlikning med undersøkelsen gjennomført i 2002. Et spørreskjema er også sendt saksbehandlere i kommunene. Kvalitative metoder, i form av telefonintervjuer, er benyttet mot taxinæringen og Rogaland Taxi.

Nåværende og fremtidige brukere av TT-ordningen har mottatt to ulike skjema, se vedlegg. Skjemane er i all hovedsak like, men det er naturlig noen forskjeller siden gruppene løser sitt transportbehov på ulike måter.

Per oktober 2006 var det ca. 100 brukere på venteliste, og alle disse har fått tilsendt spørreskjema. Kommunene i Buskerud har meldt inn til fylkeskommunen hvem dette gjelder, og Buskerud fylkeskommune har så sendt ut spørreskjema til disse.

---

<sup>1</sup> Årsaken til at det opereres med ventelister er at det er satt et tak på antall brukere. Dette ”taket” er maksimalt 1,3 % av befolkningen. Dersom en kommune har fylt opp sin kvote må eksisterende brukere tas ut av ordningen for at nye skal komme til, jf. kapittel 2.1.

For eksisterende brukere ble det tatt utgangspunkt i antall brukere per 27. september 2006. Totalt var det på dette tidspunkt 3 600 personer i databasen, men personer over 90 år, personer som på gjeldende tidspunkt ikke hadde foretatt reiser med TT-ordningen, samt personer hvis kort var anført som sperret ble tatt ut. Dette medførte at populasjonen av aktive brukere under 90 år besto av 2 330 brukere. Disse brukerne er inndelt i fem kategorier, jf. kapittel 2.1. Oversikt over antall personer og størrelse på utvalget i hver kategori er gitt i Tabell 1-1.

**Tabell 1-1 Oversikt over populasjon og utvalg fordelt på brukerkategorier.**

<i>Kategori</i>	<i>Antall</i>	<i>Utvalg</i>	<i>Andel</i>
U1	1 384	254	18,4 %
U2	654	254	38,8 %
U3	28	28	100 %
U4	246	246	100 %
U5	18	18	100 %
<b>Totalt</b>	<b>2 330</b>	<b>800</b>	<b>34,3 %</b>

Utvalget i de to første brukerkategoriene er tilfeldig trukket blant populasjonen. Årsaken til at vi har valgt et stratifisert utvalg er at vi i analysen av de innsamlede data får muligheten til å se om det er forskjeller mellom de ulike brukerkategoriene. Et tilfeldig utvalg blant alle brukere ville gitt veldig få skjema fra de tre minste kategoriene.

Vi har i presentasjonen av de innsamlede dataene ikke foretatt vektning av de ulike kategoriene (U3, U4 og U5). Dette skyldes lav svarprosent blant respondentene på hvilken brukerkategori de tilhører.

Buskerud fylkeskommune har stått for utsendelse av spørreskjema til nåværende og fremtidige brukere, og skjemaene er ikke merket slik at HHB ikke har oversikt over hvem som har svart. Det er følgelig ingen kobling mellom databasen og spørreskjemaene. Respondentene har returnert skjemaet i svarkonvolutt adressert til HHB.

Av de 800 spørreskjema vi sendte ut til godkjente brukere fikk vi svar fra 391. Dette gir en svarprosent på 48,9. I tillegg til de 391 spørreskjemaene mottok vi 5 skjema som ble forkastet. Årsaken til forkastelsen var for fire skjema at de ble returnert blanke, og ett skjema ble forkastet fordi det ble returnert med beskjed om at respondenten var død. Av 100 skjema som ble sendt til brukere på venteliste fikk vi svar fra 49, noe som gir en svarprosent på 49.

I alle de 21 kommunene i Buskerud er det egne kontaktpersoner for TT-tjenesten. Vi sendte alle kontaktpersonene et spørreskjema, som vi alle fikk utfylt i retur.

Erfaringer gjort av drosjenæringen i forbindelse med TT-tjenesten i Buskerud ble hentet inn ved å foreta telefonintervju med tre personer:

- Georg Arnulf Fjeldheim , leder Norges Taxiforbund avdeling Buskerud.
- Arnold Meyer, Norges Taxiforbund region sør.
- Johann Remmen, daglig leder Drammen Taxi.

Vi har også snakket med Lene Olsen i Rogaland Taxi.

## 2. TT-ORDNINGEN I BUSKERUD

I dette kapitlet gis det en oversikt over TT-ordningen i Buskerud. Innledningsvis beskrives reglementet kortfattet. Deretter fokuseres det på antall brukere totalt og pr. kommune. Så beskrives de fylkeskommunale ytelsene til ordningen nærmere før vi til slutt sammenholder brukertallet og ytelsene til TT-brukerne i Buskerud med tilsvarende tall for de andre fylkene.

### 2.1 Reglement<sup>2</sup>

Formålet med TT-tjenesten er å gjøre funksjonshemmede bosatt i Buskerud mer mobile og i stand til å delta i det alminnelige samfunnslivet. For å kunne ta del i denne tjenesten må det sendes skriftlig søknad til søkers hjemstedskommune sammen med en legeerklæring og et fotografi av søker. I kommunen blir søknaden behandlet av et inntaksteam bestående av minst 3 fagpersoner, og godkjenning av brukere gjøres en gang i året med søknadsfrist 1. februar. Vedtak fattet av inntaksteamet kan ankes i henhold til Forvaltningslovens § 28, 2. ledd.

Den enkelte kommune i fylket er tildelt en ”brukerkvote” som utgjør 1,3 % av kommunens innbyggere. Innvilger en kommune søknadene til flere enn dette må kommunen selv dekke de merutgifter dette medfører.

For at en søker skal bli godkjent som TT-bruker står det i reglementet at vedkommende må ha ”vesentlige vanskeligheter med å benytte eksisterende rutegående transportmiddel p.g.a. funksjonshemming”. Søkers funksjonshemming må ha en varighet på minst 12 måneder for at godkjennelse skal kunne gjøres, og tjenesten skal ikke innvilges for å fungere som erstatning for manglende kollektivtilbud, men innvilges i situasjoner der det er transportmiddel, terminal eller holdeplass som er hovedhindringen for den funksjonshemmede sin mobilitet.

Inntaksteamet skal ved behandling av søknad vurdere den funksjonshemmede sin totale livssituasjon, og reglementet trekker frem følgende momenter som bør stå sentralt i vurderingen:

- Søkerens faktiske fysiske eller psykiske funksjonshemming (diagnose og tilstand).
- Søkerens mobilitet, vedkommendes evne til å bevege seg med og uten hjelpemidler.
- Det faktiske transportbehovet.
- Den funksjonshemmedes evne til å orientere seg, og finne fram i det kollektive transportsystem.
- Søkerens sosiale nettverk.
- Søkerens muligheter til alternativ transport (for eksempel egen spesialutstyrt bil).
- Hvilke aktiviteter den funksjonshemmede har deltatt i og ønsker å videreføre.
- Søkerens bosted i forhold til kollektivtilbud, avstand til bussholdeplass.
- Søkerens transportbehov sett i sammenheng med andre hjelpebehov.
- Søkerens alder, herunder at unge ofte har større reisebehov enn eldre og at eldre funksjonshemmede ønsker å bli boende hjemme i stedet for å bli overført til institusjon.

---

<sup>2</sup> Dette avsnittet bygger på ”Reglement for TT-tjenesten i Buskerud for perioden: 01.04.06-31.03.07”. Reglementet er tilgjengelig på Internettadressen: <http://www.bfk.no/tt>

Etter at søknad er innvilget kan kommunene fortløpende vurdere om brukerne fremdeles har behov for det transporttilbudet de har fått tildelt. I situasjoner der brukernes behov har endret seg eller der det har vært misbruk av ordningen, kan kommunen trekke TT-tillatelsen tilbake.

Transporttjenesten skal gi funksjonshemmede rimelig, alternativ transport. Tjenesten kan brukes til alle formål som ikke støttes av andre offentlige ordninger. TT-kortet kan også brukes i hele landet så fremt transportøren godtar det.

Brukerne av TT-tjenesten tildeles beløp basert på hvor langt de bor fra kommunesenteret, hvorvidt vedkommende er over eller under 67 år og om brukeren er avhengig av spesialbil. Grupperingen av TT-brukerne er vist i Tabell 2-1.

**Tabell 2-1: Gruppering av TT-brukerne i Buskerud.**

<i>Gruppe</i>	<i>Beskrivelse</i>	<i>Beløp (kr)</i>
1	Brukere som bor inntil 15 km nærme kommunesenter/senter og som er over 67 år. Periodebrukere som har behov for TT-tjenesten i perioder, f. eks. brukere som har egen bil. Astmatikere, allergikere osv.	3 600
2	Brukere som bor inntil 15 km fra nærmeste kommunesenter/senter og som er under 67 år. Brukere som bor over 15 km fra nærmeste kommunesenter/senter og som er over 67 år	5 900
3	Brukere som bor over 15 km fra nærmeste kommunesenter/senter og som er under 67 år	8 100
4	Brukere som trenger spesialbil (rullestolbrukere) og som bor inntil 15 km fra nærmeste kommunesenter/senter	9 500
5	Brukere som trenger spesialbil (rullestolbrukere) og som bor over 15 km fra nærmeste kommunesenter/senter	11 500
Brukere som er blinde/svaksynte tilgodeses med ekstra midler		2 250

Beløpet den enkelte bruker tildeles blir utdelt med 6 måneders mellomrom (1. april og 1. oktober). Det innebærer at 50 % av de beløp som er ført opp i Tabell 2-1 blir overført 2 ganger i løpet av ett år. Beløp som ikke er brukt opp 1. april og 1. oktober blir slettet.

Brukere av TT-tjenesten kan søke om ekstra midler på 3 600 kroner. Midlene som inngår i denne potten administreres av kommunene, og skal fortrinnsvis gå til særlig aktive og unge brukere.

Når en TT-godkjent bruker ønsker å benytte seg av tjenesten gjelder følgende prosedyre: Bestilling av transport foretas til nærmeste drosjesentral eller bopelsløyvehaver<sup>3</sup>, og reglementet har utfyllende regler for avbestilling med mer. Bruker kan uten merkostnad ha med ledsagere, og flere brukere kan reise sammen og avtale fordeling av kostnader seg imellom.

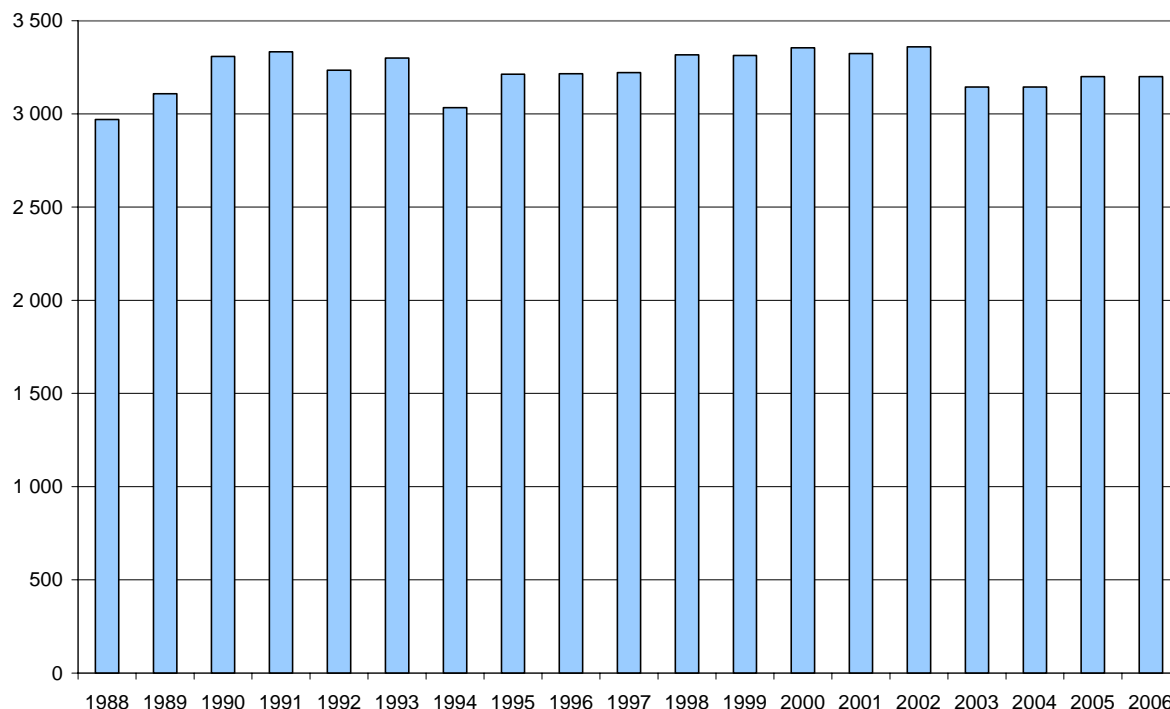
For hver tur betaler de reisende 40 kroner i egenandel. Egenandelen betales direkte til transportør i bilen. Hvis bruker ønsker det kan det betales større egenandel.

<sup>3</sup> Bopelsløyvehaver er den lokale taxi. I små kommuner er det ofte ikke taxisentraler, så bestilling av taxi må skje direkte til bilen.



## 2.2 Antall brukere

Figur 2-1 viser utviklingen i antall godkjente TT-brukere i Buskerud fra fylkeskommunen overtok ordningen i 1988 og fram til i dag (2006).



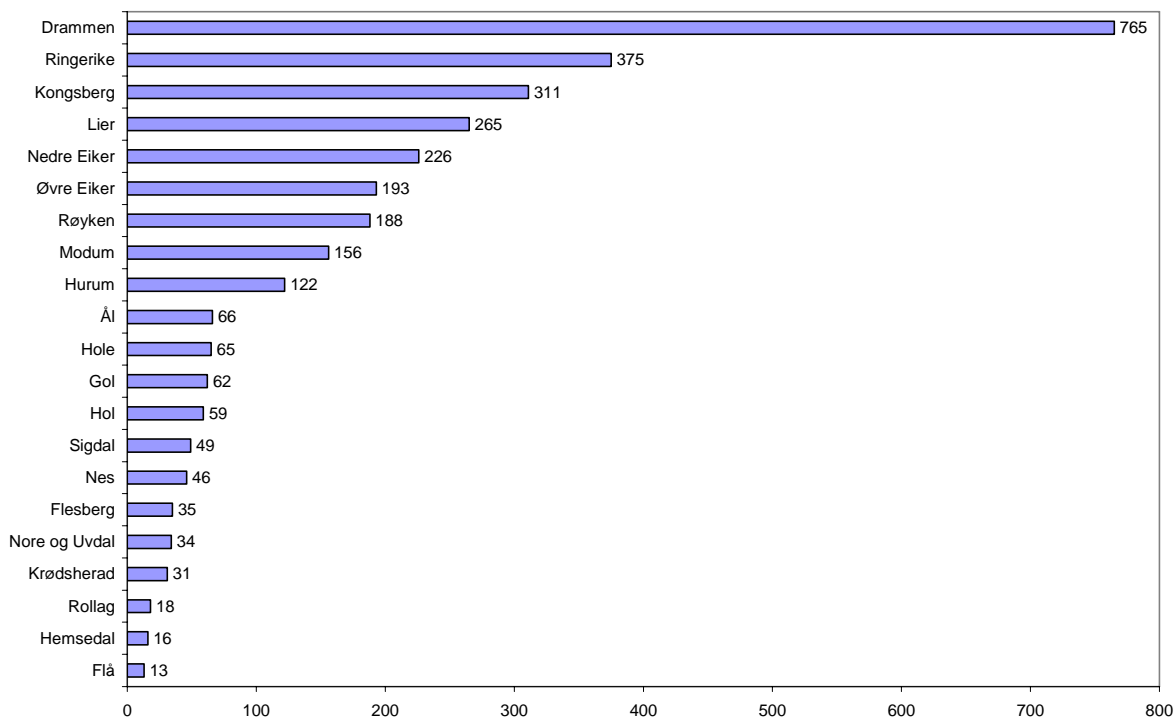
Figur 2-1: Utviklingen i antall godkjente TT-brukere i Buskerud fra 1988 til 2006.

Som det framgår av Figur 2-1 så har antall TT-brukere holdt seg relativt stabilt – stort sett på mellom 3 000 og 3 400 brukere. I dag ligger brukertallet på om lag 3 200 personer.

### 2.2.1 Brukere pr. kommune

I Figur 2-2 vises antall ”aktive” TT-brukere i Buskerud i 2006 fordelt på fylkets 21 kommuner. Det er da tatt med registrerte brukere som pr. september 2006 har foretatt en reise eller mer. Dette dreier seg om 3 095 brukere. Dette er ca. 100 færre brukere enn det offisielle brukertallet i Buskerud.

Antall brukere som pr. september 2006 har benyttet TT-ordningen i de ulike kommunene utgjør 1,26 % av folketallet i fylket. De fleste kommunene ligger rundt dette snittet. Lavest brukerandel har Hemsedal med 0,82 % av befolkningen, mens Krødsherad kan skilte med den høyeste brukerandelen. Her er 1,46 % av befolkningen TT-brukere.

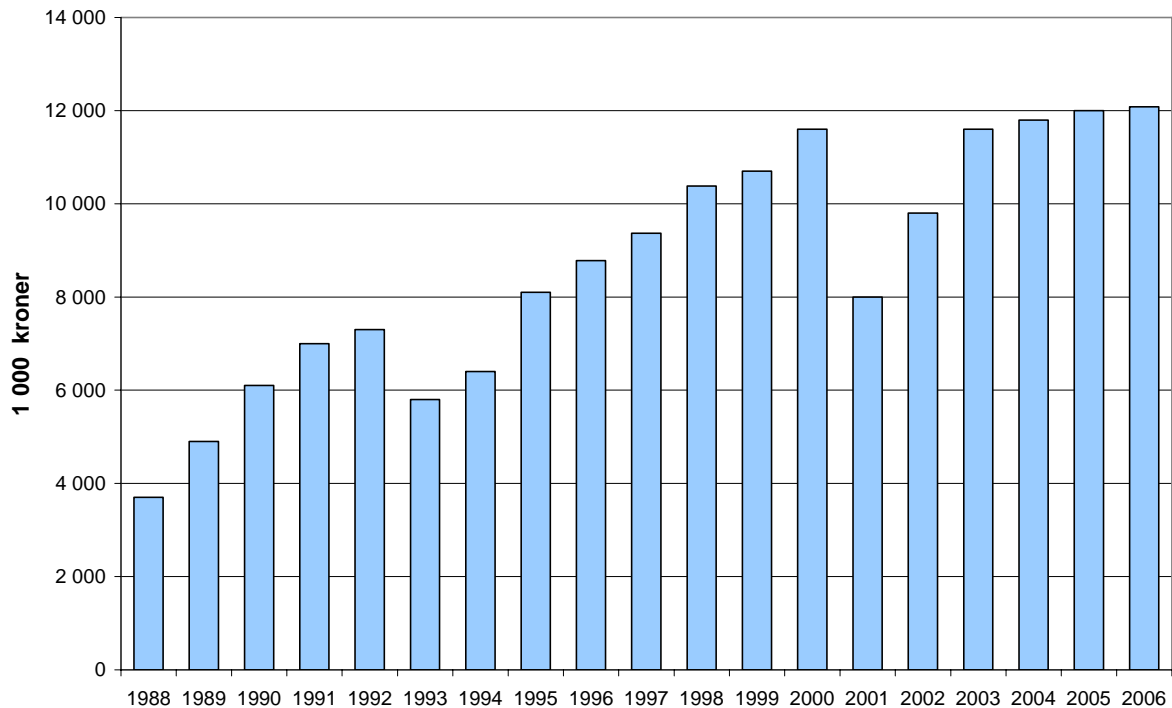


**Figur 2-2: Antall TT-brukere i alle kommuner i Buskerud i 2006 som har foretatt en reise eller mer.**

### 2.3 Ytelser fra fylkeskommunen

Figur 2-3 viser hvordan de fylkeskommunale utgiftene til TT-ordningen i Buskerud har utviklet seg fra 1988 til 2006. I tillegg til de fylkeskommunale ytelsene, bidrar også noen av kommunene i fylket med egne midler. I en periode bidro 3 kommuner med midler til utvidet brukerkvoter. Nore og Uvdal, Kongsberg og særlig Drammen bidro med opptil 800 000 kroner per år. Per 2006 er det kun Kongsberg kommune som betaler ca. 50 000 kroner for 15 brukerkvoter (ut over den fylkeskommunale kvote på 301 brukere).

Figur 2-3 viser at det fylkeskommunale tilskuddet til TT-ordningen, med unntak for et par år, har vist en jevn økning. I 1988 ble det brukt 3,7 mill. kr på ordningen, mens dette beløpet i 2006 er på rundt 12 mill. kr. Tilskuddet er vel 3,2 ganger høyere i 2006 enn i 1988. Når vi korrigerer for den generelle prisstigningen i samme periode, som har vært på ca. 55 %, har tilskuddet reelt sett økt med nesten 100 %.



**Figur 2-3: Fylkeskommunale tilskudd til TT-ordningen i Buskerud fra 1988 til 2006. Løpende kroner.**

## 2.4 TT-ordningen i Buskerud sammenholdt med TT-ordningen i andre fylker

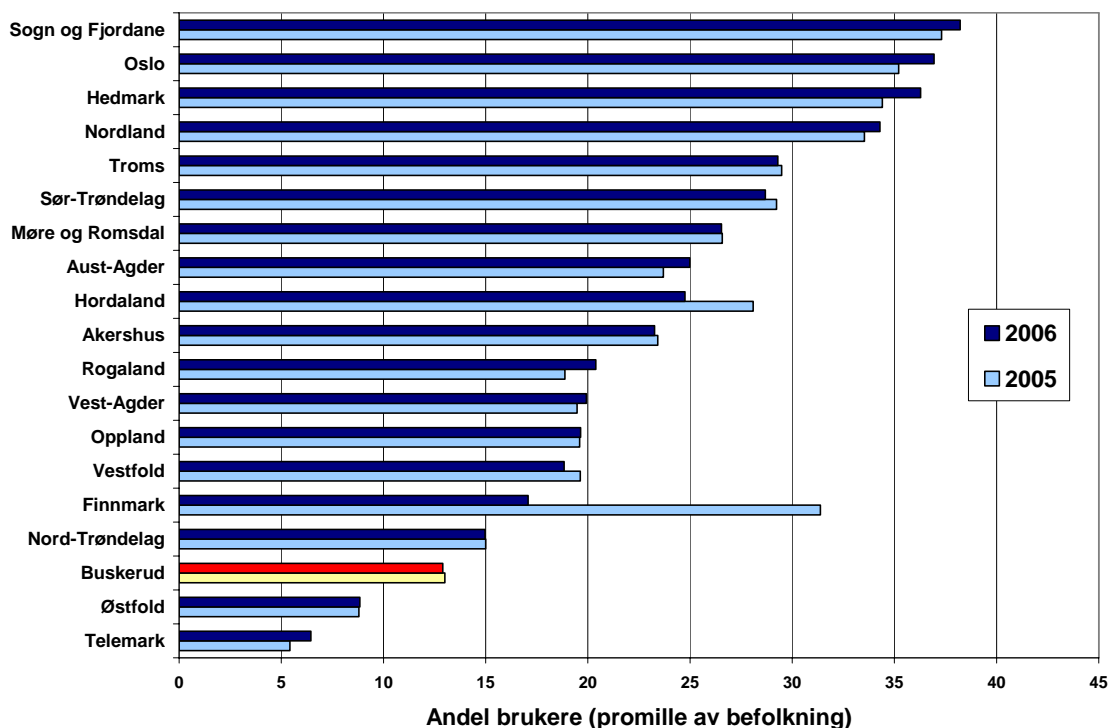
Nedenfor gjøres en kortfattet sammenligning av TT-ordningen i Buskerud med tilsvarende ordning i de andre fylkene. Det fokuseres på brukerandel og gjennomsnittlige ytelser pr. bruker. Gjennomgangen er basert på Solvoll (2006).

### 2.4.1 Brukerandel

I Figur 2-4 er alle fylkene i Norge sammenlignet med hensyn til brukerandel (andel TT-brukere pr. 1 000 innbyggere).

Figur 2-4 viser antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere i alle fylker i 2005 og 2006. Fylkene er rangert etter brukerandelen slik den var i 2006. Som det framgår av figuren så hadde Sogn og Fjordane høyest brukerandel i 2006 (38 brukere pr. 1 000 innbyggere) fulgt av Oslo på andreplass (37 brukere pr. 1 000 innbyggere). Ser vi på Buskerud, så hadde fylket i 2006 den tredje laveste brukerandelen i Norge (13 brukere pr. 1 000 innbyggere); kun Østfold med 9 brukere og Telemark<sup>4</sup> med 6 brukere pr. 1 000 innbyggere lå lavere enn Buskerud.

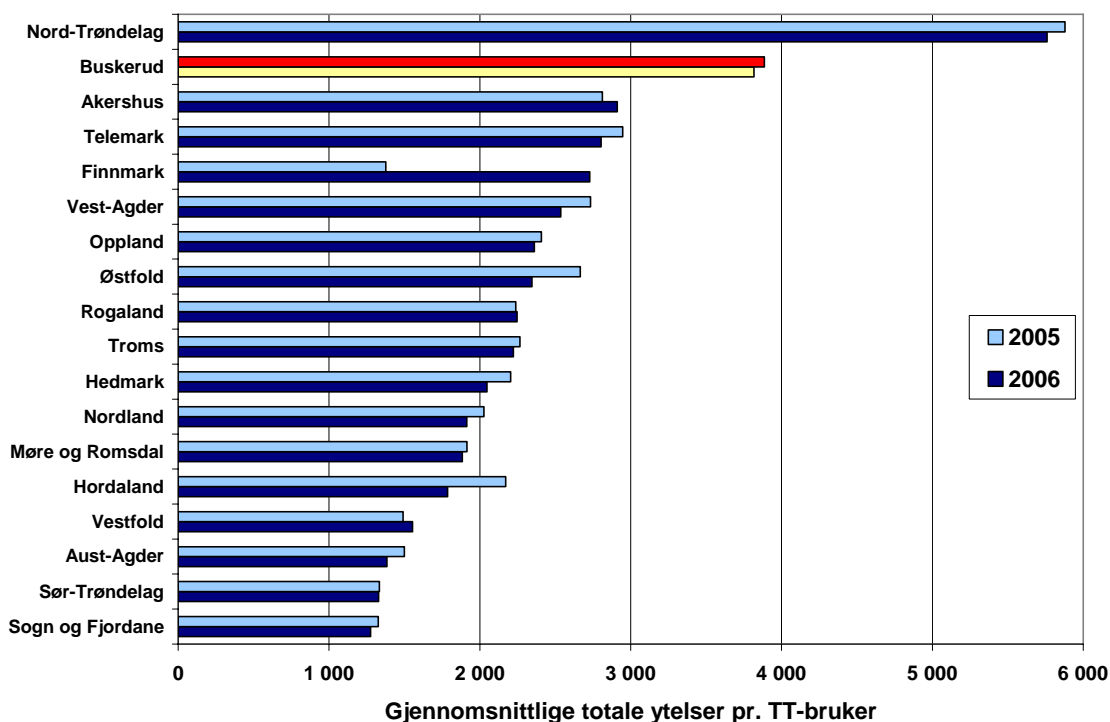
<sup>4</sup> I 2003/2004 ble det innført en ny TT-ordning i Telemark. TT-ordningen ble todelt; en individuell transportordning som innebærer reisefrihet i tid og rom innenfor et fastsatt beløp for personer som oppfyller kravene i regelverket. Her er det i 2006 om lag 1 070 godkjente brukere. En fellestransportordning som i praksis gies til alle med lettere funksjonshemming samt eldre (over 67 år). Dette innebærer en rett til å reise med fellestransport fra dør-til-dør til fast oppsatt tid og sted. Tallene i figuren relaterer seg til de individuelle brukerne.



Figur 2-4: Antall TT-brukere pr. 1 000 innbyggere i alle fylker i 2005 og 2006.

### 2.4.2 Ytelser pr. bruker

Når vi holder Oslo utenfor blir de gjennomsnittlige offentlige ytelsene pr. TT-bruker i 2005 og 2006 som vist i Figur 2-5. I hovedstaden var gjennomsnittlige ytelsene pr. bruker om lag 11 300 kroner i 2006. Dette er betydelig mer enn i de andre fylkene.



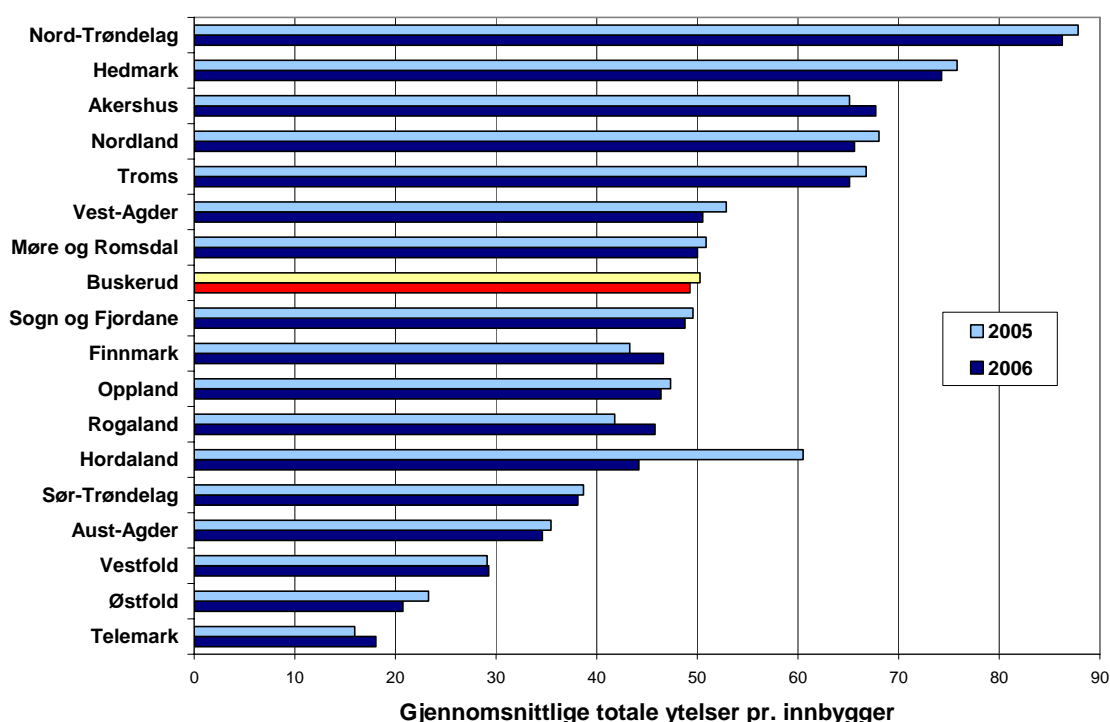
Figur 2-5: Gjennomsnittlige offentlige ytelsene pr. godkjente TT-bruker i 2005 og 2006. Ekskl. Oslo. 2006-kroner.

Av Figur 2-5 ser vi at Nord-Trøndelag ligger på topp både i 2005 og 2006 fulgt av Buskerud på en god andreplass. Buskerud hadde gjennomsnittlige ytelser pr. bruker på vel 3 800 kroner både i 2005 og 2006. De laveste ytelsene pr. bruker i 2006 finner vi i Sogn og Fjordane og Sør-Trøndelag.

Årlige offentlige ytelser pr. TT-bruker i 2006 er i gjennomsnitt knapt 3 700 kroner når vi inkluderer Oslo og om lag 2 200 kroner når vi holder hovedstaden utenfor.

### 2.4.3 Ytelser pr. innbygger

Når vi betrakter de samlede offentlige ytelsene pr. innbygger i 2005 og 2006, får vi en situasjon som vist i Figur 2-6. Oslo er også her holdt utenfor. Ytelsene i hovedstaden utgjorde ca. 375 kroner pr. innbygger i 2006.



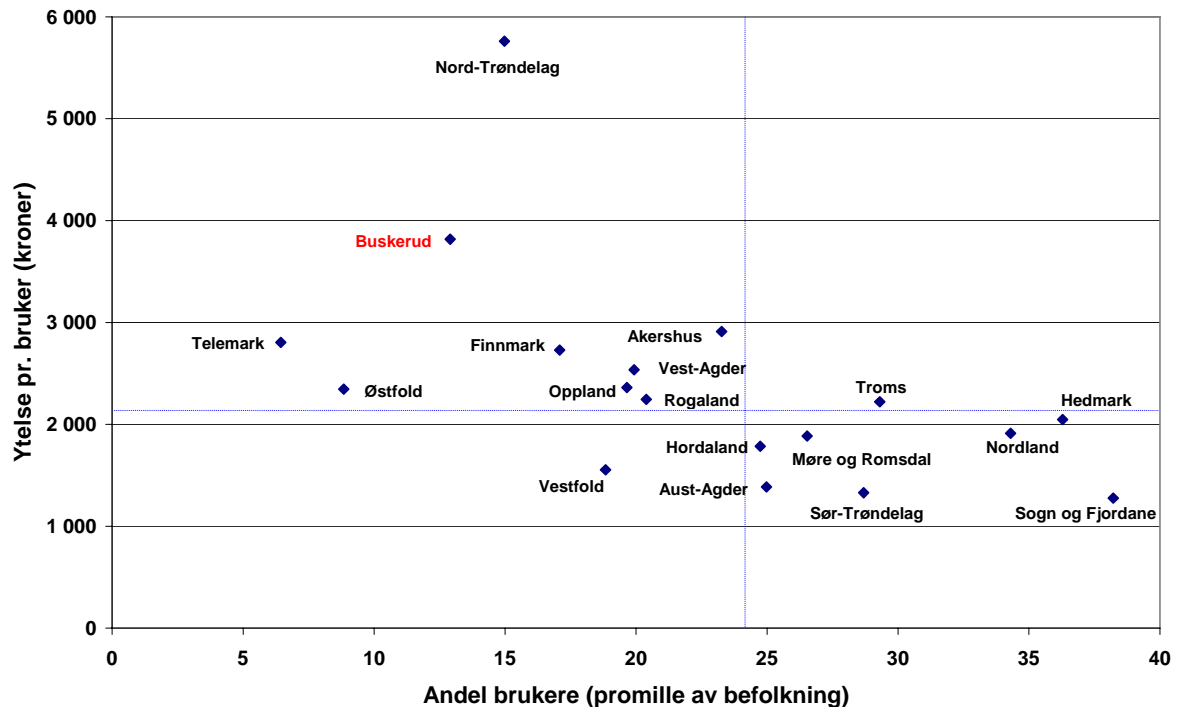
Figur 2-6: Gjennomsnittlige offentlige ytelser pr. innbygger i 2005 og 2006. 2006-kroner.

Når vi ser på ytelsene pr. innbygger, vil de fylkene som har en lav brukerandel (få TT-brukere pr. innbygger) falle nedover på listen sammenholdt med ytelsene pr. godkjente TT-bruker. Også når det gjelder ytelser pr. innbygger ligger hovedstaden på topp med en ytelse tilsvarende 375 kroner pr. innbygger i 2006. Nederst finner vi Telemark med en forventet ytelse på kun 18 kroner i 2006. Gjennomsnittlige *totale* TT-ytelser pr. innbygger i 2006 for landet som helhet forventes å bli 87 kroner når vi inkluderer Oslo og 49 kroner når Oslo holdes utenfor. Buskerud hadde ytelser på ca. 50 kroner pr. innbygger både i 2005 og 2006.

### 2.4.4 Ytelser og brukerandel

For å få et bedre inntrykk av hvordan fylkene skiller seg fra hverandre når det gjelder gjennomsnittlig ytelse pr. TT-bruker og brukerandel, har vi i Figur 2-7 plottet fylkene i forhold til brukerandel (andelen TT-brukere av befolkningen) og gjennomsnittlig ytelse pr.

TT-bruker. I figuren tilsvarende midten av korset gjennomsnittlig årlig ytelse pr. TT-bruker og gjennomsnittlig brukerandel i fylkene (ekskl. Oslo). I gjennomsnittlig ytelse er kommunale bidrag også inkludert. Oslo hadde i 2006 en brukerandel på 3,5 % og gjennomsnittlige ytelser pr. bruker på om lag 11 350 kroner.



Figur 2-7: Fordeling av fylkene (ekskl. Oslo) etter gjennomsnittlig ytelse pr. TT-bruker og brukerandel (andel brukere av befolkningen). Tall fra 2006.

Figur 2-7 viser en relativt stor spredning blant de ulike fylkene, der flest fylker ligger nede til høyre (stor brukerandel og lav ytelse pr. bruker) og oppe til venstre (lav brukerandel og høy ytelse pr. bruker). I gjennomsnitt hadde fylkene (utenom Oslo) i 2006 en brukerandel på 2,4 % og en ytelse pr. TT-bruker på 2 200 kroner. Dette tilsvarende sentrum av korset i figuren.

Ut fra Figur 2-7 ser vi at det er ett fylke (Vestfold) der TT-ordningen, etter vår inndeling, kan karakteriseres som en ordning med både lav brukerandel og lav ytelse pr. bruker. Videre er det også kun ett fylke (Troms) der TT-ordningen kjennetegnes med både høy brukerandel og høy ytelse pr. bruker. Vi ser også at det er 7 fylker (Nordland, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Aust-Agder, Hordaland og Hedmark) som har en ordning med høy brukerandel og lav ytelse pr. bruker. De 9 resterende fylkene (Oppland, Buskerud, Vest-Agder, Akershus, Rogaland, Østfold, Telemark, Finnmark og Nord-Trøndelag) kan da kategoriseres som fylker med en TT-ordning med lav brukerandel og høy ytelse pr. bruker.

Med en årlig gjennomsnittlig ytelse pr. bruker på 5 760 kroner, skiller Nord-Trøndelag seg ut som fylket med størst ytelse pr. TT-bruker når Oslo holdes utenfor. I motsatt ende av skalaen finner vi Sogn og Fjordane, med en årlig ytelse pr. bruker på kun 1 276 kroner. Hvis vi kun fokuserer på brukerandel er det Sogn og Fjordane som skiller seg ut med den høyeste brukerandelen (3,8 %) mens Telemark har den laveste brukerandelen med 0,6 %. Som vi også ser hadde Buskerud i 2006 den tredje laveste brukerandelen (1,3 %), men til gjengjeld den nest høyeste ytelsen pr. bruker (vel 3 800 kroner) når vi holder hovedstaden utenfor.

### 3. RESULTATER FRA UNDERSØKELSEN BLANT GODKJENTE BRUKERE AV TT-TJENESTEN I BUSKERUD

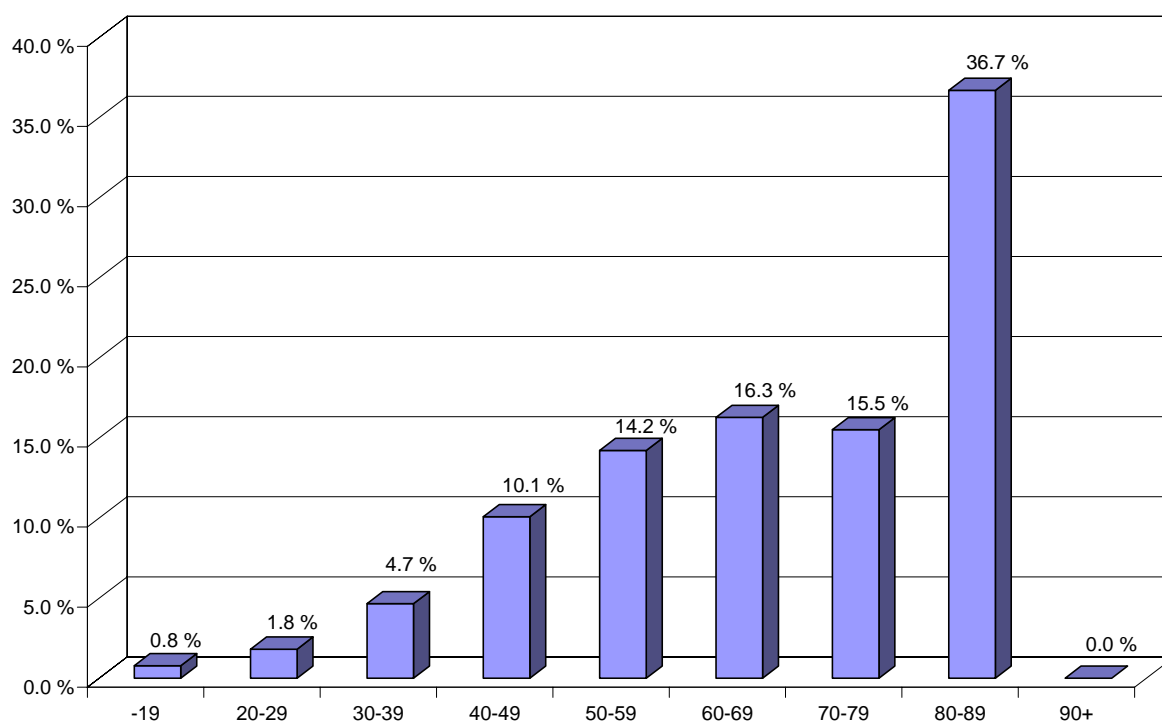
I dette kapitlet vil vi presentere resultatene fra spørreundersøkelsen vi gjennomførte blant godkjente brukere av TT-tjenesten i Buskerud.

#### 3.1 Brukerne av TT-tjenesten

I dette avsnittet presenteres kjønns- og aldersfordelingen til utvalget sammen med hva som er deres hovedbeskjeftigelser og hvilke boforhold brukerne har.

Kvinneandelen blant undersøkelsens respondenter var på hele 71 %, dette innebærer at det var 2,4 ganger så mange kvinner som menn som besvarte vårt spørreskjema. Dette er ikke urimelig, da det er betydelig flere kvinner enn menn som har TT-kort.

Den aldersmessige fordelingen av respondentene er illustrert i Figur 3-1.



Figur 3-1: Respondentenes fordeling på aldersgrupper. (N=387).

Det fremkommer av figuren at et flertall av respondentene er over 70 år, og at den største enkeltgruppen er den mellom 80 og 90 år. Gjennomsnittsalderen blant respondentene er på 67,7 år.

Det å være pensjonist ble oppgitt som hovedbeskjeftigelsen til 56 % av respondentene. 39 % var uføretrygdet, noe som innebærer at 95 % av respondentene enten er pensjonist eller uføretrygdet.

54 % av respondentene bor alene, 34 % bor sammen med familie og 12 % bor sammen med andre for eksempel i et bofellesskap eller på sykehjem.

Over halvparten av respondentene (55 %) bor enten i en enebolig eller i et rekkehus. 1 av 5 bor på et alderhjem, i en trygdebolig eller i et bofellesskap. 16 % bor i blokk. Det var også 9 % som svarte ”annet” på spørsmålet om hvordan de bor, og blant disse var det omsorgsbolig, småbruk og generasjonsbolig som oftest ble oppgitt som bosted.

### 3.2 Respondentenes bostedskommune og bosted

I dette avsnittet vil vi se på i hvilke kommuner undersøkelsens respondenter er bosatt. Vi vil også se hvordan de beskriver stedet de bor, og hvor langt unna nærmeste kommunesentrum de er bosatt.

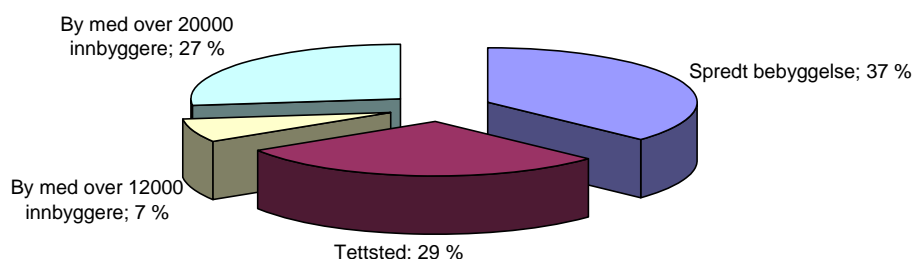
**Tabell 3-1: Respondentene sin bostedskommune. (N=391).**

<i>Kommune</i>	<i>Antall respondenter</i>	<i>Andel</i>
Drammen	103	26,3 %
Flesberg	5	1,3 %
Flå	2	0,5 %
Gol	6	1,5 %
Hemsedal	3	0,8 %
Hol	6	1,5 %
Hole	7	1,8 %
Hurum	14	3,6 %
Kongsberg	31	7,9 %
Krødsherad	6	1,5 %
Lier	22	5,6 %
Modum	19	4,9 %
Nedre Eiker	20	5,1 %
Nes	6	1,5 %
Nore og Uvdal	3	0,8 %
Ringerike	53	13,5 %
Rollag	-	-
Røyken	18	4,6 %
Sigdal	10	2,6 %
Øvre Eiker	29	7,4 %
Ål	11	2,8 %
Uspesifisert	17	4,3 %
<b>Totalt</b>	<b>391</b>	<b>100 %</b>

Det fremkommer av Tabell 3-1 at mer enn hver 4 respondent er bosatt i Drammen kommune, og at det kun er Rollag kommune som ikke er representert med en, eller flere, respondenter.

Transportbehovet til TT-brukere vil blant annet henge sammen med hvor lang avstand det er fra brukers hjemsted til ulike serviceinstitusjoner, butikker o.s.v. Respondentene ble derfor bedt om å beskrive det stedet de bor. Svarene som ble gitt på dette spørsmålet er illustrert i Figur 3-2.

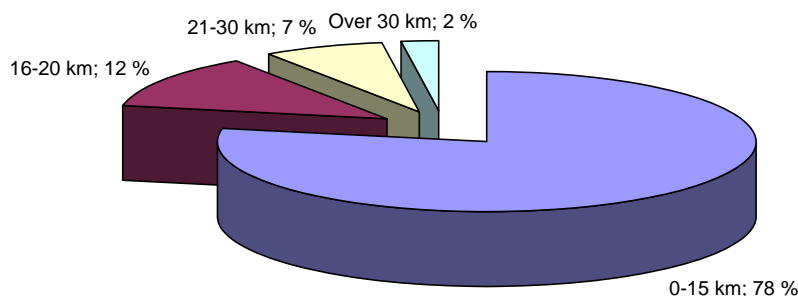




**Figur 3-2: Hvordan vil du beskrive stedet der du bor? (N=373).**

Det fremkommer av Figur 3-2 at 37 % av respondentene bor i et område med spredt bebyggelse. 29 % bor på et tettsted og 27 % i en by med over 20 000 innbyggere. Kun 7 % oppgir at de er bosatt i en by med mellom 12 000 og 20 000 innbyggere.

I reglementet for TT-tjenesten i Buskerud inndeles potensielle brukere etter hvor langt fra nærmeste kommunesenter de er bosatt. De som er bosatt inntil 15 km fra nærmeste kommunesenter tildeles et lavere beløp enn de som er bosatt lengre enn 15 km fra nærmeste senter (alt annet likt). Respondentene ble derfor, i spørreskjemaet, bedt om oppgi hvor langt de bor fra nærmeste kommunesenter.



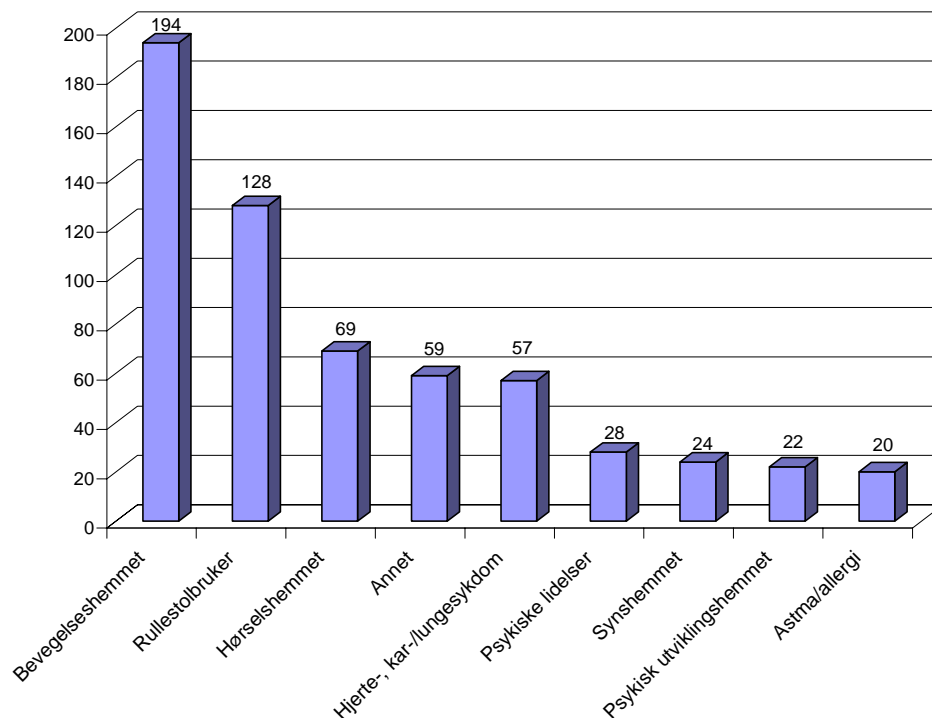
**Figur 3-3: Hvor langt bor du fra nærmeste kommunesentrum? (N=370)**

Det fremkommer av Figur 3-3 at nesten 4 av 5 respondenter bor mellom 0 og 15 km fra nærmeste kommunesentrum. På bakgrunn av at vi i Figur 3-2 så at over 60 % er bosatt på et tettsted eller i en by er ikke dette resultatet overraskende.

### 3.3 Forflytningshemninger

I dette avsnittet vil vi se hva som er hovedårsakene til at respondentene har fått innvilget tilgang til TT-tjenesten. Avsnittet vil også se på i hvilken grad respondentene sin helsetilstand varierer gjennom året og hvilke hjelpemidler de er avhengig av når de skal bevege seg utendørs. Hvor problematisk det er for respondentene å utføre ulike aktiviteter på egenhånd blir også presentert.

For å avdekke hvorfor respondentene var innvilget tilgang til TT-tjenesten satte vi opp en liste over mulige årsaker til hvorfor det kunne være behov for å bli omfattet av ordningen. Respondentene ble bedt om å krysse av for maksimalt to av disse mulige årsakene for å markere hvorfor de var omfattet av ordningen. Antall markeringer som ble foretatt på hver årsak er vist i Figur 3-4.



**Figur 3-4: Hva er hovedårsaken til at du har fått innvilget tilgang til TT-tjenesten? (N=391).**

Som det fremkommer av Figur 3-4 var det 194 respondenter som krysset av i spørreskjemaet for at bevegelseshemming er hovedårsaken til at de har tilgang til TT-tjenesten, dette innebærer at halvparten av de som besvarte spørsmålet krysset av for dette alternativet. Videre krysset 33 % (128 respondenter) av for at de var rullestolbrukere, som også er en form for bevegelseshemming. De syv resterende kategoriene fordelte seg i to grupper der hørselshemming, ”annet” og hjerte-, kar-/lungesykdom hver ble markert av mellom 15 % og 18 % av respondentene, og en gruppe bestående av brukere med psykiske lidelser, synshemming, psykisk utviklingshemming og astma/allergi som hver ble markert av mellom 5 % og 7 % av respondentene. Av de 59 som krysset av for ”annet” ble ADHD, epilepsi, kreftoperasjon, kronisk leddgikt og problemer med rygg/nakke konkretisert som årsak.

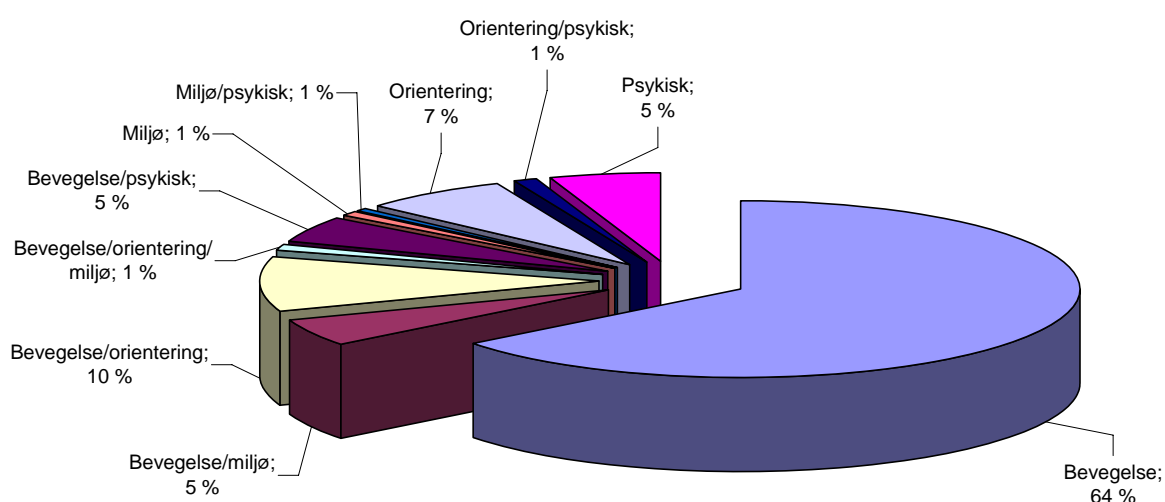
For å få et klarere bilde av hva som er hovedårsaken til at respondentene er innvilget tilgang til TT-ordningen har vi gruppert respondentene i fire hovedkategorier. Disse kategoriene er bevegelseshemmet, miljøhemmet, orientingshemmet og psykiske årsaker<sup>5</sup>. Hva som kjenner de ulike kategoriene er vist i Tabell 3-2.

<sup>5</sup> Inspirasjon til de tre første kategoriene er hentet fra ”Tilgjengelighet til offentlig transport – en eksempelsamling fra Norges Handikapforbund” utgitt i 2001. Denne publikasjonen henviser igjen til Rundskriv T-5/99B ”Tilgjengelighet for alle” utgitt av Miljøverndepartementet.

**Tabell 3-2: Kategorier for inndeling av respondenter.**

Gruppe	Kjennetegn
Bevegelseshemmede	Rullestolbrukere, krykkebrukere, mennesker med revmatisme, hjerte-, kar-/lungesykdom og personer med nedsatt kraft i armer og ben.
Orienteringshemmede	Blinde, svaksynte, døve og hørselshemmede. Personer med forståelseshandikap faller også inn under denne kategorien.
Miljøhemmede	Personer med astma og/eller allergi, eller som reagerer på ulike stoffer i miljøet.
Psykiske årsaker	Personer som av psykiske grunner har hemninger med å bevege seg i det offentlige rom.

Fordelingen av respondentene på kategoriene presentert i Tabell 3-2 er vist i Figur 3-5.



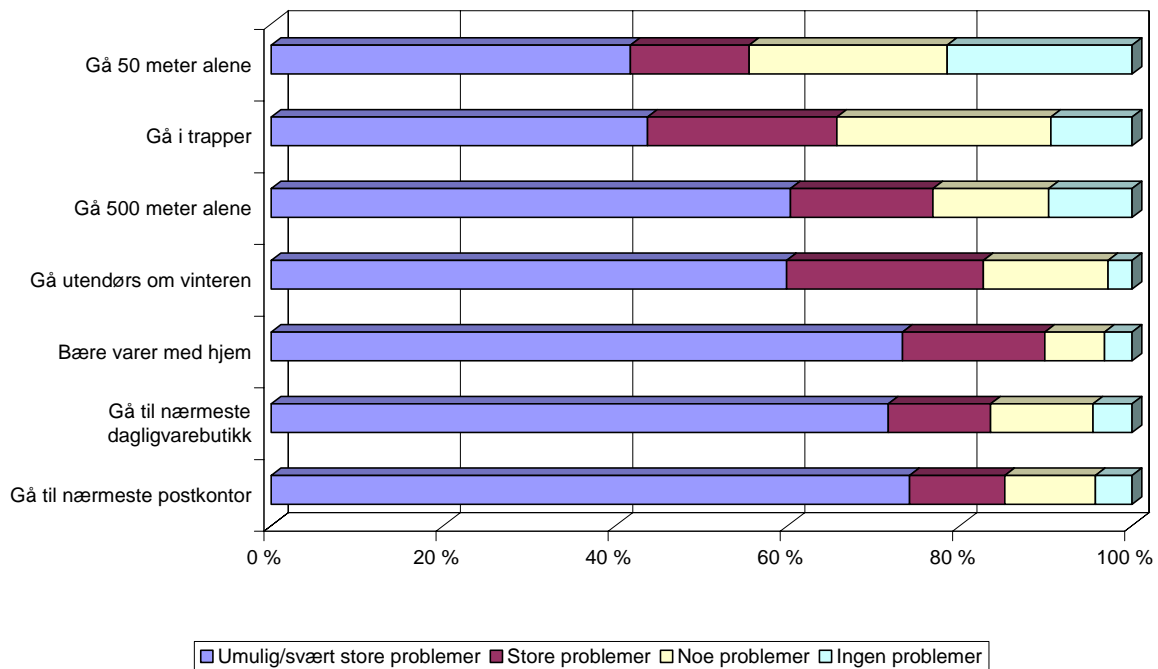
**Figur 3-5: Hovedårsaker til at respondentene har fått innvilget tilgang til TT-tjenesten, kategorisert etter hovedårsak. Prosent. (N=391).**

Det fremkommer av Figur 3-5 at de fleste respondentene har fått innvilget TT-kort på grunn av problemer knyttet til deres evne til å bevege seg. 64 % har oppgitt faktorer knyttet til bevegelsesevne som eneste årsak til at de har tilgang til TT-ordningen. Ytterligere 21 % har oppgitt bevegelse i kombinasjon med orientering, miljø eller psykiske årsaker som grunn til at de har tilgang til tjenesten. Dette innebærer at over 85 % av respondentene har bevegelseshemninger eller bevegelseshemninger i kombinasjon med andre årsaker som hovedårsak til at de har fått innvilget tilgang til TT-tjenesten.

25 % av respondentene oppgir at de har en helsetilstand som er stabil gjennom året. 39 % har en helsetilstand som stort sett er stabil og 36 % har en helsetilstand som ikke er stabil.

Når respondentene beveger seg utendørs er 84 % avhengig av hjelp fra andre mennesker eller fra hjelpemidler. Flest (36 %) er avhengig av gåstol/sparkstøtte/stokk eller krykker, 35 % er avhengig av rullestol og 25 % oppgir at de må ha med seg en personlig ledsager når de skal bevege seg utendørs. 9 % oppgir å være avhengig av "andre hjelpemidler" og her er det rullator som blir oppgitt av flest. 5 % er avhengig av hvit stokk/førerhund. Summen av hjelpemidlene overgår 100 % noe som innebærer at flere av respondentene er avhengig av mer enn ett hjelpemiddel når de skal bevege seg utendørs.

Respondentene ble i spørreskjemaet også bedt om å oppgi hvor stort problem det vil være å gjennomføre ulike aktiviteter. Resultatet fra dette spørsmålet er illustrert i Figur 3-6.



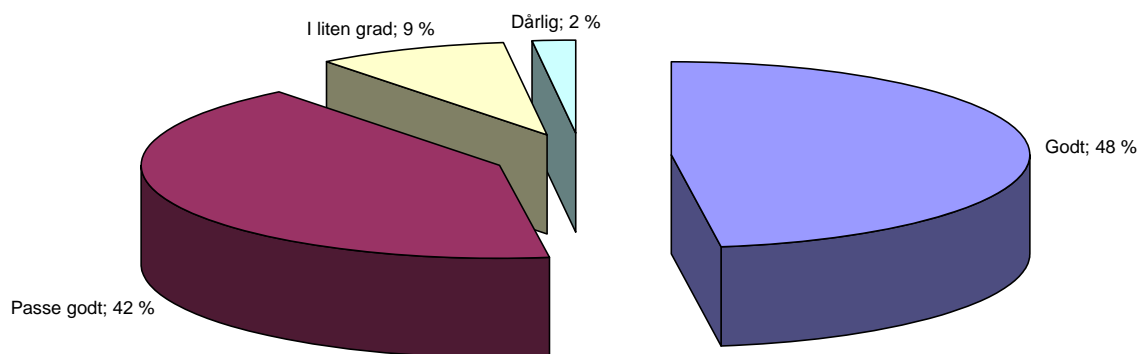
**Figur 3-6: I hvilken grad vil disse aktivitetene være et problem for deg å utføre alene? (N=320-359).**

Den aktivitet flest respondenter oppgir at vil være umulig eller belemret med svært store problemer å utføre alene er det å gå til nærmeste postkontor. 74 % oppgav at det ville være umulig eller innebære svært store problemer å gå til nærmeste postkontor alene. Taes de som har oppgitt å ha store problemer med å gå til nærmeste postkontor finner vi at 85 % av respondentene faller inn under en av disse to gruppene. Det viser seg at over halvparten av respondentene vil ha enten svært store eller store problemer med å utføre de aktivitetene som er med i Figur 3-6.

### 3.4 Løsning av transportbehov

I dette avsnittet vil vi presentere hvordan respondentene opplever at deres transportbehov blir ivaretatt og hvor ofte de må avstå fra ulike aktiviteter grunnet manglende transportmuligheter. Hvordan TT-brukerne reiser når de ikke benytter TT-ordningen, hvor ofte de reiser med tog eller buss vil bli presentert sammen med tiltakene de mener er viktigst å iverksette for at de skal kunne ta bussen oftere.

Fordelingen av respondentene i forhold til hvordan de vurderer at eget transportbehov blir ivaretatt er vist i Figur 3-7.



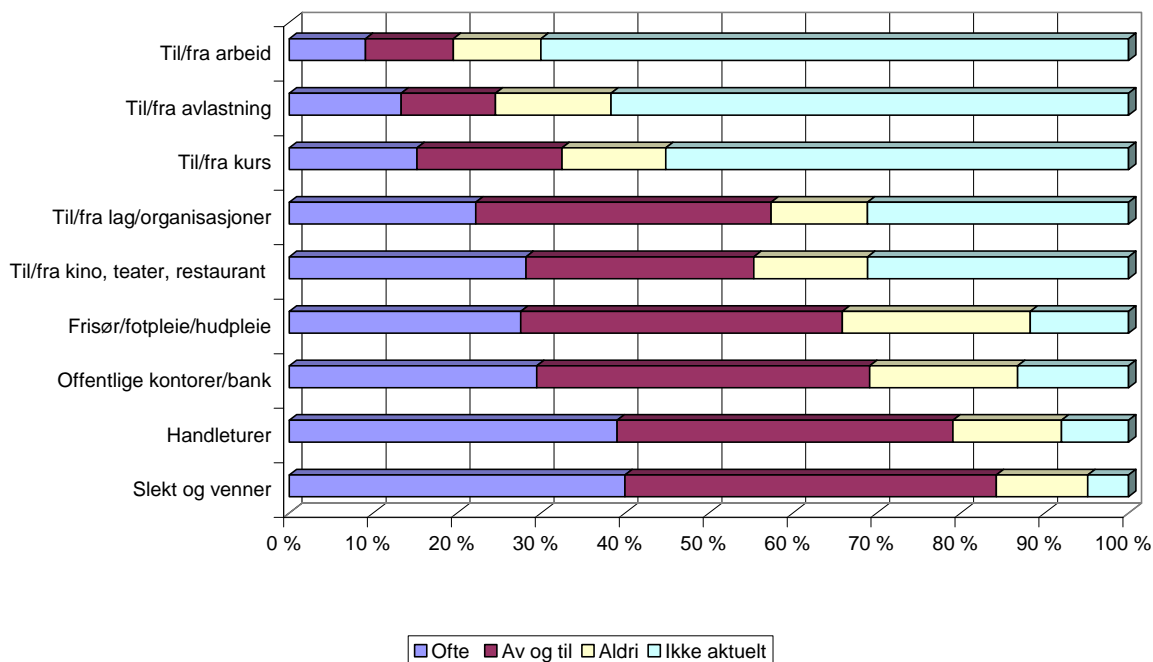
**Figur 3-7: Alt i alt, hvordan opplever du at ditt totale transportbehov blir ivaretatt i dag? (N=379). (Prosentverdiene i Figur 3-7 summerer opp til 101 % grunnet avrundinger foretatt i utregning).**

Det viser seg at nesten halvparten av respondentene er godt fornøyd med hvordan deres totale transportbehov blir ivaretatt, og 90 % svarer enten at det blir godt eller passe godt ivaretatt. Det er dermed kun 11 % som føler at transportbehovet i liten eller dårlig grad blir ivaretatt. Ved vurdering av disse tallene er det viktig å være klar over at mange av de som omfattes av TT-ordningen i flere år har vært på venteliste for å komme inn under ordningen og at de dermed vil kunne vurdere dagens situasjon opp i mot situasjonen de var i mens de stod på venteliste. Respondentene tilhører i stor grad også en generasjon som i mindre grad enn ”dagens” er vant til å stille krav og gi uttrykk for misnøye.

Når vi trekker ut brukergruppe 4 og 5, som består av brukere med behov for spesialbil, og ser hvordan disse to gruppene opplever at deres totale transportbehov blir ivaretatt finner vi at svarene disse gir i hovedsak er sammenfallende med de svar som respondentene samlet kom med. Av de som tilhører brukerkategori 4 og 5 er 51 % godt fornøyd, 38 % passe godt fornøyd, 10 % i liten grad fornøyd og 1 % dårlig fornøyd med hvordan deres totale transportbehov blir ivaretatt.

Resultatene presentert i Figur 3-7 har kun marginale avvik i forhold til det resultat som fremkom på samme spørsmål i brukerundersøkelsen som ble gjennomført i Buskerud i 2002 (Amundsveen, 2002).

Ved å ta med et spørsmål om hvor ofte respondentene må avstå fra ulike aktiviteter på grunn av manglende transportmuligheter vil vi få et innblikk i hvordan manglende transportmuligheter begrenser aktivitetsnivået til dagens brukere av TT-ordningen. Respondentene ble bedt om å oppgi hvorvidt de ofte, av og til eller aldri må avstå fra utvalgte aktiviteter på grunn av manglende transportmuligheter. Er aktiviteten ikke aktuell for en respondent var det også mulig å merke av for dette i spørreskjemaet. Respondentenes svarfordeling er vist i Figur 3-8.



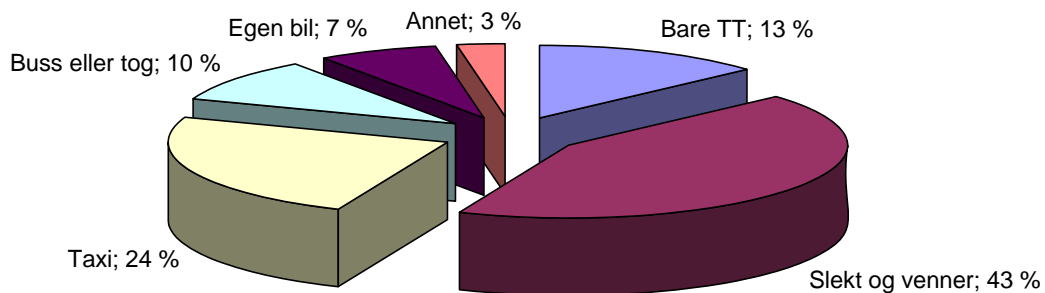
**Figur 3-8: Hvor ofte må du avstå fra følgende aktiviteter på grunn av manglende transportmuligheter? (N=220-330).**

Det fremkommer av Figur 3-8 at de to aktivitetene flest respondenter ofte må avstå fra er besøk hos slekt og venner samt å dra på handletur. Tar en med de respondentene som oppgir at de av og til må avstå fra disse to aktivitetene kommer en opp i omkring 80 % av respondentene. Over 60 % av respondentene må ofte eller av og til avstå fra aktiviteter som besøk hos slekt og venner, handleturer, offentlige kontorer/bank eller frisør/fotpleie/hudpleie grunnet manglende transportmuligheter. Færrest respondenter oppgir å måtte avstå fra reiser til/fra arbeid noe som ikke er overraskende da vi i avsnitt 3.1 så at 95 % av respondentene enten er pensjonister eller uføretrygdete.

Det er små forskjeller i hvor ofte respondentene oppgir at de må avstå fra aktiviteter i dag i forhold til det som fremkom av brukerundersøkelsen i 2002 (Amundsveen, 2002). I begge undersøkelsene var det besøk hos slekt og venner samt handleturer og reiser til/fra offentlige kontorer/bank flest respondenter ofte eller av og til måtte avstå fra.

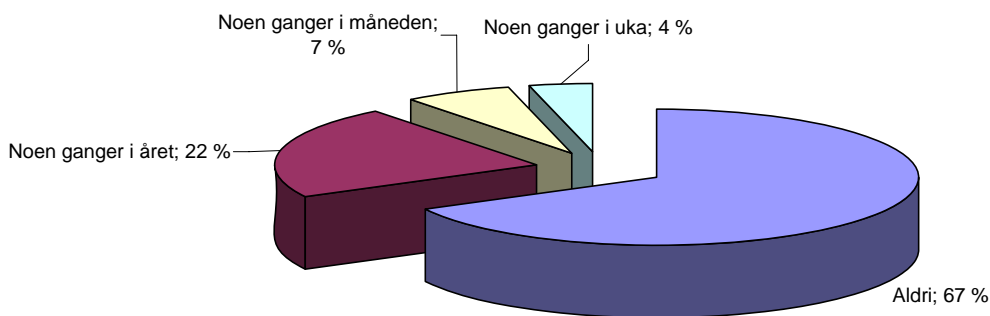
Grunnet begrensninger knyttet til hvor mye en TT-bruker kan benytte TT-ordningen er det interessant å se hvordan de som har TT-kort reiser når de ikke benytter TT-tjenesten. En oversikt over hvordan de reiser er vist i Figur 3-9.

43 % av respondentene oppgir at de reiser med slekt og venner når de ikke benytter TT-tjenesten, 24 % bruker taxi og 13 % oppgir at de bruker TT på alle sine reiser.



**Figur 3-9: Hvordan reiser du vanligvis når du ikke benytter TT-tjenesten? (N=384).**

Vi ser av Figur 3-9 at 10 % av respondentene oppgir at de reiser med buss eller tog på reiser der de ikke benytter seg av TT-ordningen. For å få et bedre bilde over respondentenes bruk av buss og tog ble de i spørreskjemaet bedt om å oppgi hvor hyppig de benytter seg av tog eller buss. Fordelingen av svarene som ble gitt er presentert i Figur 3-10.

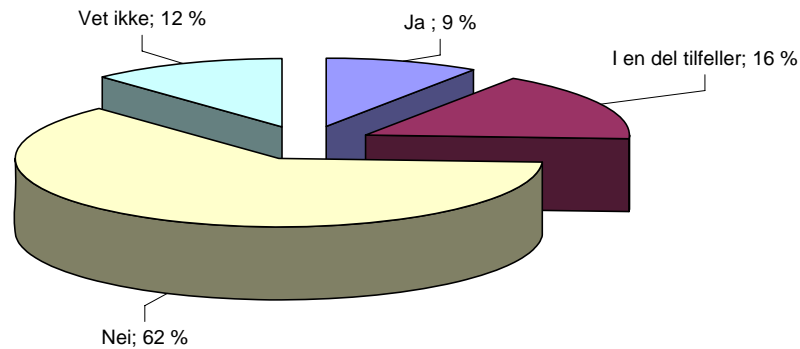


**Figur 3-10: Hvor ofte benytter du tog og buss? (N=377).**

Det viser seg at 2 av 3 TT-brukere aldri benytter buss eller tog som transportmiddel. 4 % bruker buss eller tog flere ganger i uken, 7 % noen ganger i måneden og 22 % noen ganger i året.

Andelen som oppgir at de aldri tar tog eller buss er nøyaktig den samme som i 2002 (Amundsveen, 2002). Det har vært en marginal økning, fra 19 % til 22 %, i andelen som benytter tog eller buss noen ganger i året. Andelen som har markert alternativet ”noen ganger i måneden” har gått ned fra 10 % til 7 %, mens det i begge undersøkelser var 4 % som benyttet tog eller buss ”noen ganger i uka”.

Da så mange som to tredeler av TT-brukerne ikke benytter buss eller tog som transportmiddel er det interessant å se i hvilken grad respondentene opplever at det for dem vil være mulig å benytte buss oftere hvis tilbudet ble bedre tilrettelagt.



**Figur 3-11: Kunne du tatt vanlig buss i større grad hvis tilbudet hadde vært bedre tilrettelagt? (N=373).**

Det viser seg at et flertall av respondentene (62 %) vurderer egen situasjon slik at det ikke er mulig å tilrettelegge busstilbudet på en slik måte at de i større grad kan ta buss.

Noe overraskende viser det seg at de respondentene som tilhører kategori 4 og 5, og som er avhengig av spesialbil, med samme andel som blant de øvrige TT-brukerne oppgir at de ville kunne tatt buss oftere hvis tilbudet hadde vært bedre tilrettelagt. 13 % sier de kunne tatt buss oftere og 12 % kunne gjort det i en del tilfeller. 63 % av respondentene som tilhører gruppe 4 og 5 svarer nei på spørsmål om de kunne brukt buss oftere hvis tilbudet hadde vært bedre tilrettelagt.

Respondentene ble også bedt om å markere hvilke tiltak som må gjennomføres for at de skal bruke bussen mer. En oversikt over hvor stor andel som ønsket de ulike tiltakene gjennomført er vist i Tabell 3-3.

**Tabell 3-3: Hva må gjøres dersom du skal bruke bussen mer? (N=227).**

<i>Tiltak for mer bussbruk</i>	<i>Antall</i>	<i>Prosentandel</i>
Lettere av- og påstigning	90	40
Kortere avstand til og fra holdeplassene	88	39
På- og avstigning tilrettelagt for rullestolbrukere	86	38
Bedre hjelp fra sjåfør med å komme på og av bussen	69	30
Flere avganger	49	22
Annonsering av holdeplass over høyttaleranlegg på bussen	43	19
Leskur på holdeplassene	40	18
Annet	40	18
Bedre veier/gangveier til og fra holdeplassen	34	15
Bedre informasjon om bussavganger og holdeplasser som er spesielt tilrettelagt for forflytningshemmede	33	15
Billigere å ta bussen	33	15
Lettere å få sitteplass	26	11
Utvendig ruteanvisning på bussen	7	3
Bussene må være mer presise	6	3
Annonsering av holdeplass på skjerm i bussen	4	2
Bussreisene må ta kortere tid	3	1

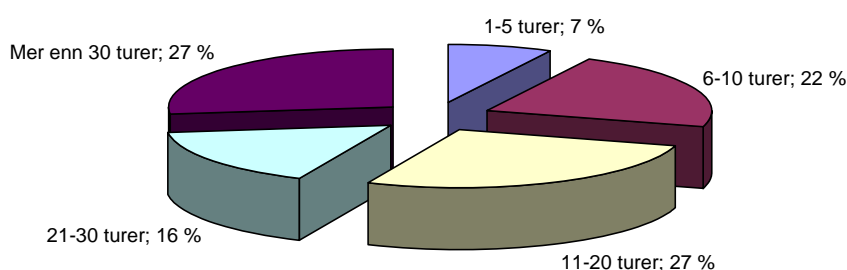


Lettere av- og påstigning, kortere avstand til og fra holdeplass og at på- og avstigning blir tilrettelagt for rullestolbrukere er de tre tiltakene flest respondenter mener vil kunne bidra til at de benytter bussen mer.

### 3.5 TT-tjenesten

I dette avsnittet vil vi se nærmere på respondentene sin bruk av TT-ordningen. I hvilken grad TT ordningen dekker brukerne sitt transportbehov og konsekvenser for brukerne om de skulle miste tilgang til TT-ordningen vil presenteres. Avsnittet avsluttes med å presentere brukernes tilfredshet med tjenesten og hvordan de tilegner seg informasjon om endringer.

#### Bruk av TT-tjenesten



**Figur 3-12: Hvor mange ganger har du benyttet TT-tjenesten i år? (fram og tilbake regnes som 2 turer). (N=362).**

Det fremkommer av Figur 3-12 at det er stor variasjon blant respondentene i hvor ofte TT-tjenesten brukes. 27 % hadde ved tidspunktet for gjennomføring av undersøkelsen foretatt mer enn 30 turer, i samme tidsperiode hadde 29 % gjennomført 10 eller færre turer. En årsak til forskjellene i bruk kan at det er store variasjoner i hvor lange reiser kortet brukes til. Da brukerne får tildelt en fast sum, avhengig av hvilken brukergruppe de tilhører, vil "kortet" enten rekke til få lange turer eller mange korte turer. Enkelte respondenter gav i spørreskjemaet også uttrykk for at høye egenandeler på reisene hindret dem i å benytte hele beløpet de fikk tildelt på TT-kortet.

Forskjellen mellom hvor ofte respondenter fra gruppe 4 og 5 hadde benyttet TT-tjenesten i perioden januar-oktober 2006, i forhold til "alle respondentene", fremkommer av Tabell 3-4.

**Tabell 3-4: Hvor mange ganger brukergruppe 4 og 5 har benyttet TT-tjenesten i år i forhold til alle respondentene.**

	<i>Brukergruppe 4 og 5</i>	<i>Alle respondenter</i>
1-5 turer	5 %	7 %
6-10 turer	23 %	22 %
11-20 turer	33 %	27 %
21-30 turer	14 %	16 %
Mer enn 30 turer	26 %	27 %

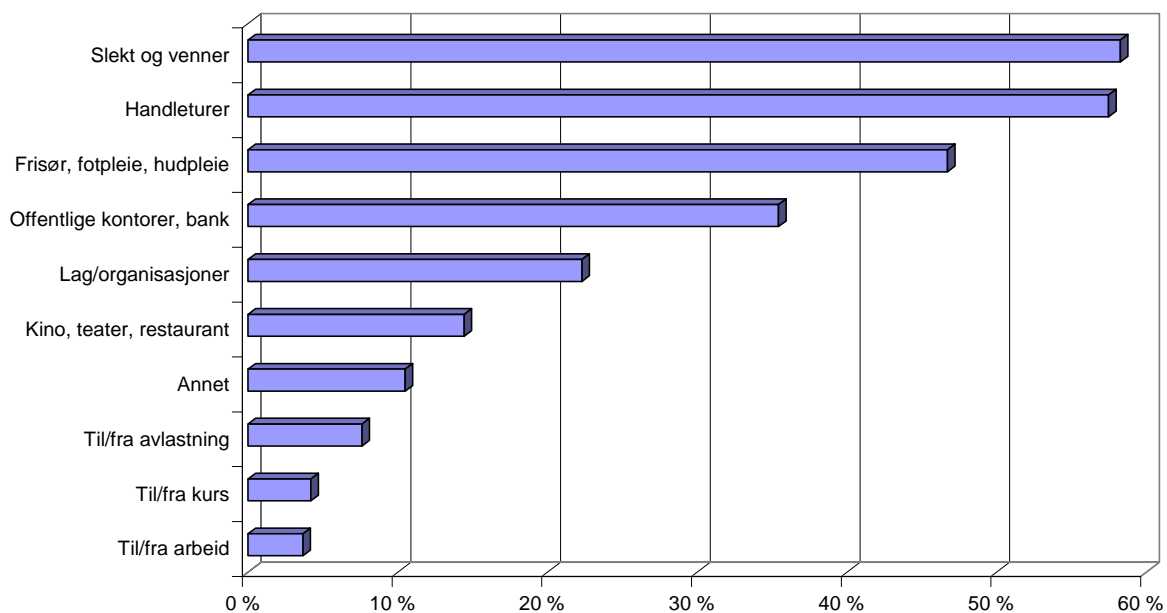
Det viser seg at forskjellene mellom hvor mange turer de som hører inn under brukergruppe 4 eller 5 hadde gjennomført i den aktuelle perioden, og hvor mange reiser den samlede respondentgruppe gjennomførte, er forholdsvis små.

I brukerundersøkelsen som ble gjennomført i 2002 (Amundsveen, 2002) ble brukerne bedt om å oppgi sin reiseaktivitet i en periode på ca. 6 måneder. I denne undersøkelsen var perioden på ca. 10 måneder (ut oktober). På denne bakgrunn skulle en forvente at det i årets undersøkelse er en større andel som oppgir å ha gjennomført mange reiser i forhold til i 2002. Det viser seg derimot at det var en større andel i 2002 som oppgav at hadde gjennomført over 30 turer (33 %), enn det var ved i årets undersøkelse (27 %). Mellom 6 og 10 reiser hadde en større andel i årets undersøkelse (22 %) enn i 2002 (17 %), for de øvrige intervallene er endringene forholdsvis små fra undersøkelsen i 2002.

På spørsmål om hvor lenge det er siden sist de benyttet seg av TT-tjenesten oppgir nesten halvparten (48 %) at det er mindre enn en uke siden. 29 % oppgir at det er mindre enn 3 uker siden og de resterende 23 % at det er mer enn 3 uker siden de sist benyttet TT-tjenesten.

Det fleste respondenter oppgir at de benytter TT-tjenesten mest til er besøk hos slekt og venner. 58 % oppgir at dette er det de oftest bruker ordningen til, deretter følger handleturer og besøk hos frisør, fotpleie eller hudpleie.

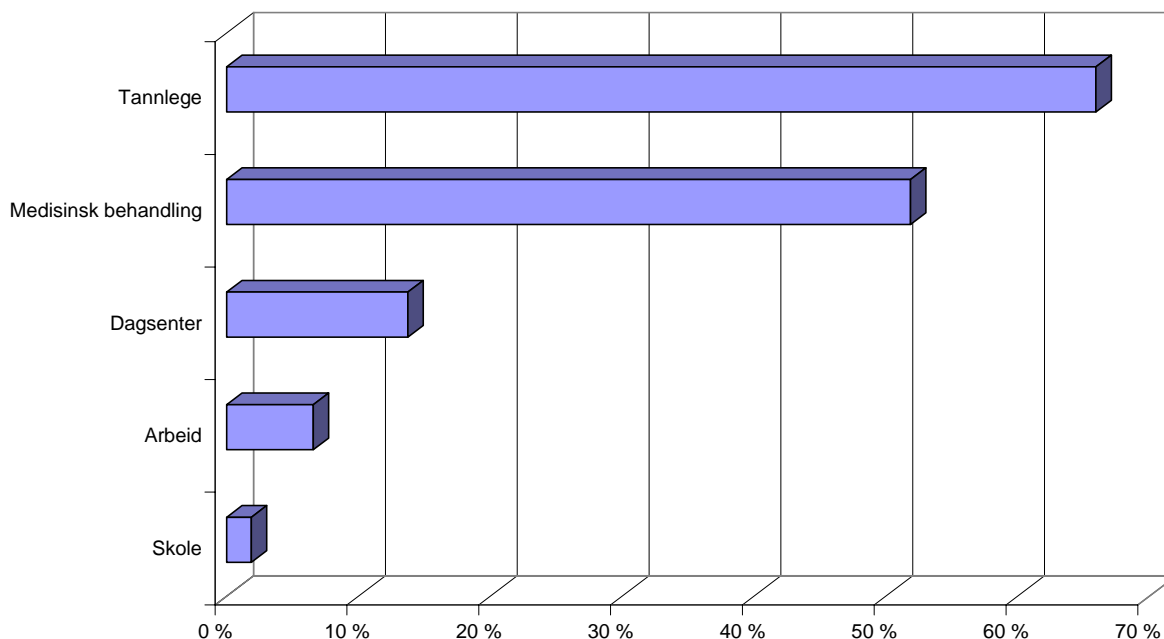
Den videre fordeling av hva respondentene oppgir at de benytter ordningen til er vist i Figur 3-13.



Figur 3-13: Hva benytter du TT-tjenesten mest til? (N=381).

Brugerundersøkelsen fra 2002 viser at det er de samme reiseformål som er mest vanlige i dag som det var i 2002 (Amundsveen, 2002).

I reglementet for TT-tjenesten i Buskerud for perioden: 01.04.06-31.03.07, står det at tjenesten *ikke* skal benyttes til formål som dekkes av andre offentlige ordninger som f.eks. trykdeetatens støtte til syketransport/legebesøk. For å se om det allikevel er noen som benytter TT-ordningen til denne type formål ble respondentene eksplisitt spurt om de har benyttet TT-tjenesten for å komme seg til tannlege, medisinsk behandling, dagsenter, arbeid eller skole.



**Figur 3-14: Har du noen gang benyttet TT-tjenesten til følgende formål? (N=320).**

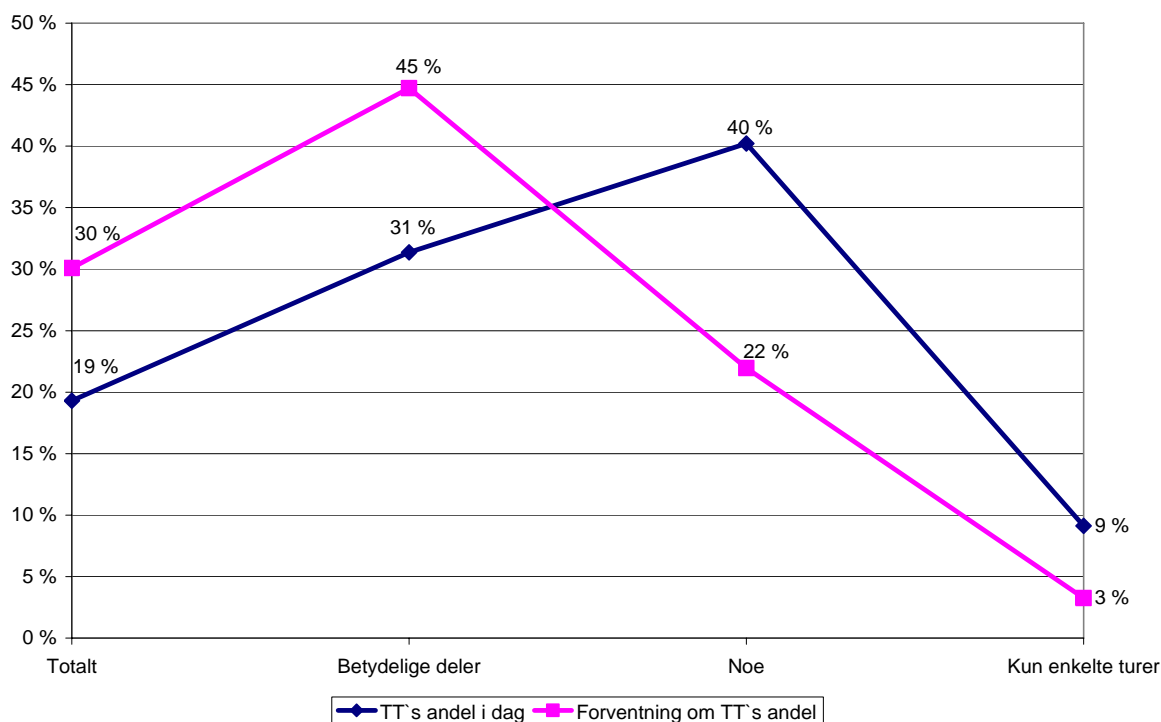
Det fremkommer av Figur 3-14 at 2 av 3 TT-brukere som svarte på dette spørsmålet hadde benyttet ordningen til å reise til/fra tannlege og over halvparten har brukt ordningen for å reise til/fra medisinsk behandling.

Andelen som oppgir å ha brukt TT-tjenesten til å komme seg til tannlegebehandling er den samme som i 2002 (Amundsveen, 2002), andelen som har brukt tjenesten for å komme seg til medisinsk behandling er redusert med ca. 10 prosentpoeng og for de tre øvrige "reiseformålene" er det kun små endringer.

Årsaken til TT-tjenesten benyttes til disse formålene kan være at brukerne har mottatt manglende informasjon om hva ordningen er ment å skulle brukes til, og hvilke andre ordninger som kan benyttes ved eksempelvis medisinsk behandling (dekkes av folketrygden). Et annet moment er at egenandelen for reiser som dekkes av folketrygden er 115 kroner en vei i 2006. Dette er betydelig høyere enn egenandelen på TT-reiser som er 40 kroner.

#### Dekning av transportbehov

Vi har nå sett på hvor ofte de som har tilgang til TT-tjenesten benytter tjenesten, og til hvilke formål tjenesten blir brukt. Vi vil i det følgende se på i hvilken grad respondentene opplever at TT-ordningen dekker deres transportbehov, og hva konsekvensene ville blitt for brukerne om TT-tjenesten forsvant.



**Figur 3-15: Sammenheng mellom hva TT-tjenesten dekker av respondentenes transportbehov i dag, og hva respondentene forventer at TT-tjenesten skal dekke<sup>6</sup>.**

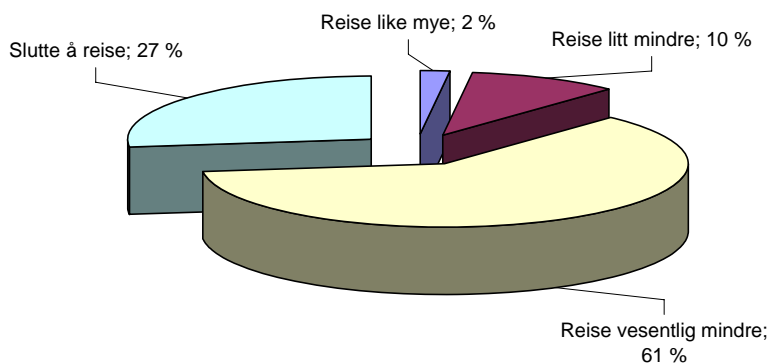
Det fremkommer av Figur 3-15 at respondentene gjennomgående forventer at TT-tjenesten i større grad skal dekke brukers transportbehov enn det tjenesten per i dag gjør.

I brukergruppe 4 og 5 er det en mindre andel som oppgir at TT-tjenesten sin andel av respondentens transportbehov kun utgjør "enkelte turer". I brukergruppe 4 og 5 er det 3 % som har oppgitt dette mot 9 % av alle respondentene. Andelen i disse to gruppene som oppgir at TT dekker noe eller betydelige deler av transportbehovet er større enn det er blant alle TT-brukerne som har deltatt i undersøkelsen, samtidig som det er en mindre andel i gruppe 4 og 5 som oppgir at TT dekker det totale transportbehovet, enn blant respondentene som helhet.

Brukerne sin forventning til hvor stor andel av transportbehovet TT-tjenesten skal dekke viser seg å være den samme i 2006 som den var i 2002 (Amundsveen, 2002), også respondentenes vurdering av hvor stor del av transportbehovet tjenesten dekker viser seg å ha endret seg lite.

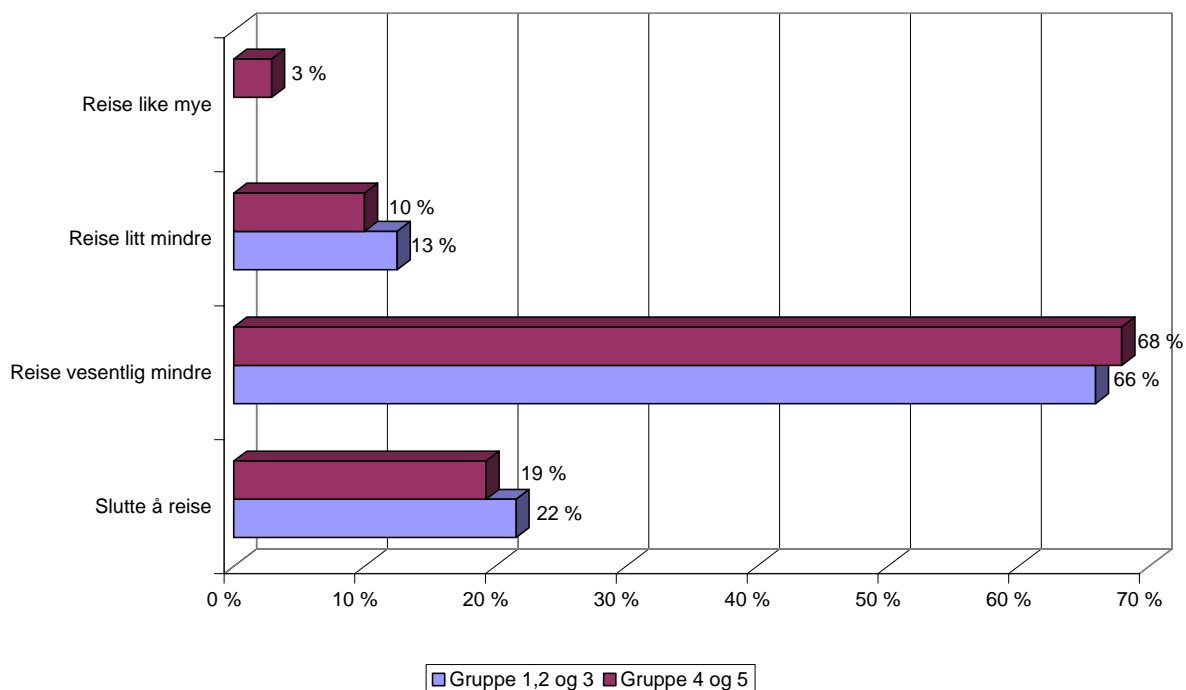
Vi ser av Figur 3-16 at 88 % oppgir at de enten ville slutte å reise helt eller komme til å reise vesentlig mindre enn de gjør i dag hvis TT-tjenesten forsvant. Figuren viser hvor viktig tjenesten er for brukerne, og det fremkommer at kun 2 % ville kunne reist like mye som de gjør i dag hvis tjenesten forsvant. Fra 2002 til i dag har det vært en økning på 11 % i andelen som oppgir at de ville reist vesentlig mindre, andelen som har markert for de øvrige alternativene har i samme periode gått ned.

<sup>6</sup> Korrekt figurtype for Figur 3-15 ville vært et stolpediagram fordi måleskalaen er ordinal. Vi har imidlertid valgt å bruke et linjediagram fordi dette bedre illustrerer sammenhengen mellom spørsmålene. Dette innebærer at linjene mellom svaralternativene på x-aksen ikke gir mening.



**Figur 3-16: Hva ville skje med din reiseaktivitet hvis TT-tjenesten ble fjernet? (N=373).**

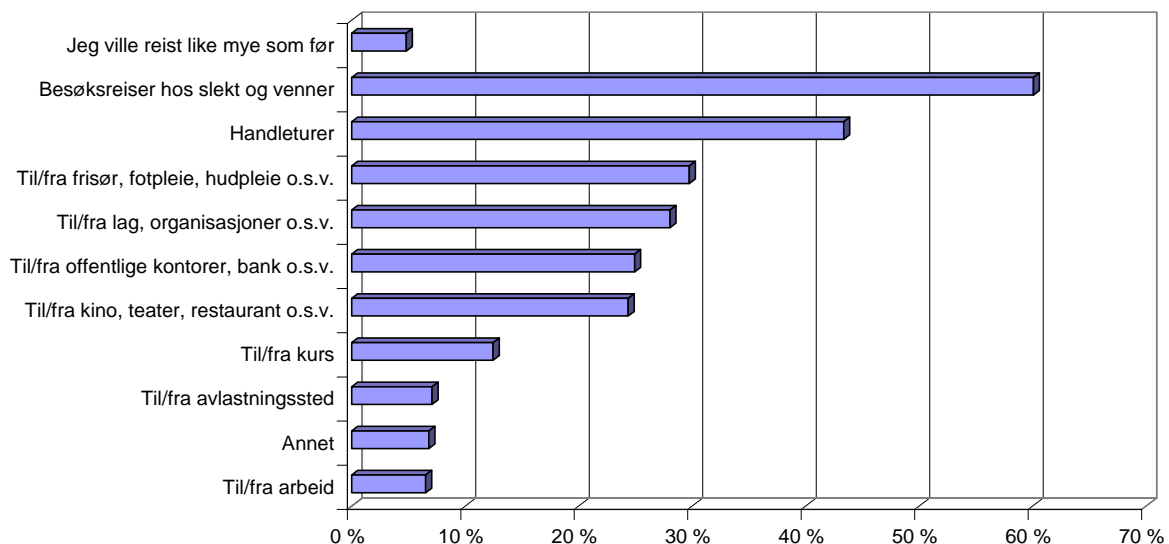
På bakgrunn av at TT-brukere som tilhører gruppe 4 og 5 har behov for spesialbil vil en kunne anta at det vil ha større konsekvenser for disse, enn for øvrige TT-brukere om tjenesten ble fjernet. En grafisk illustrasjon av forskjellene mellom respondentene som tilhører gruppe 1, 2 og 3, og de som tilhører gruppe 4 og 5 er vist i Figur 3-17.



**Figur 3-17: Forskjell mellom brukergrupper i hva konsekvensen ville bli ved fjerning av TT-ordningen. (N=140 for brukergruppe 1-3, N=88 for brukergruppe 4 og 5)**

Det fremkommer av Figur 3-17 at forskjellene mellom respondentene som er avhengig av spesialbil (gruppe 4 og 5) og respondentene som tilhører gruppe 1, 2 og 3 når det gjelder forventede konsekvenser ved et eventuelt bortfall av TT-ordningen er marginale.

Hvilke aktiviteter respondentene oppgir at de ville ha vært nødt til redusere mest ved et eventuelt bortfall av TT-ordningen er vist i Figur 3-18.

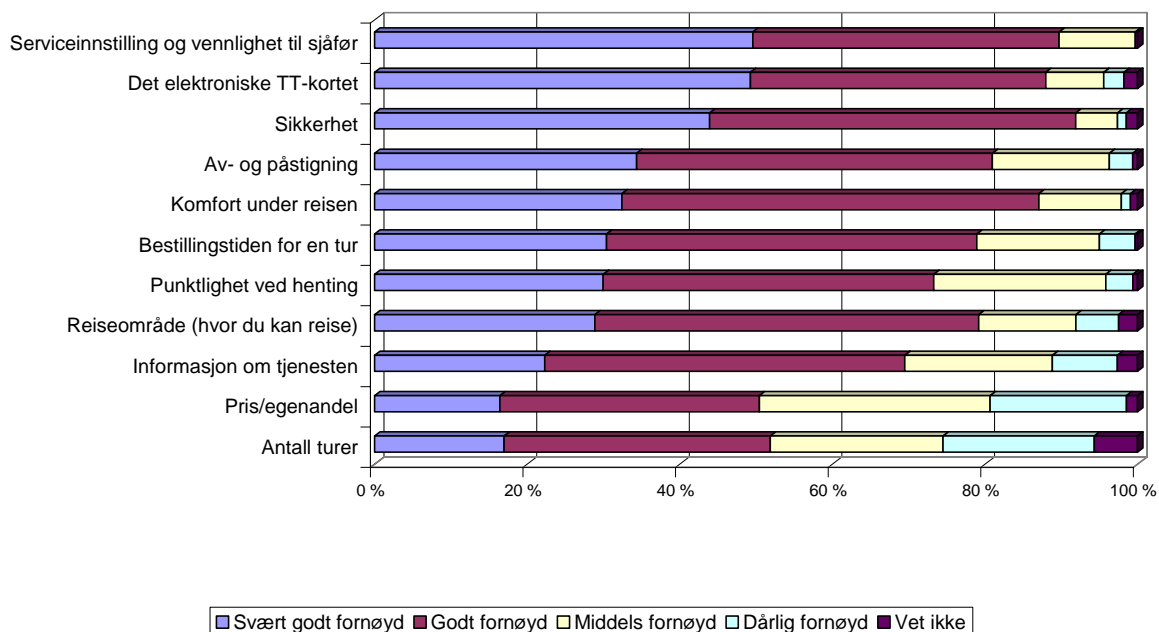


Figur 3-18: Hvilke typer reiser ville du redusert mest dersom TT-tjenesten ble fjernet? (N=353).

6 av 10 brukere oppgir at de ville redusert besøksreiser til slekt og venner mest dersom TT-ordningen forsvant. Videre ville 43 % redusere antallet handleturer. Svarene på dette spørsmålet er ikke overraskende gitt at dette er de aktivitetene brukerne i dag benytter TT-ordningen mest til.

### Tilfredshet med reisen

Respondentene som deltok i denne undersøkelsen ble bedt om å oppgi i hvilken grad de var fornøyd med ulike forhold knyttet til TT-tjenesten. Resultatet er presentert i Figur 3-19.

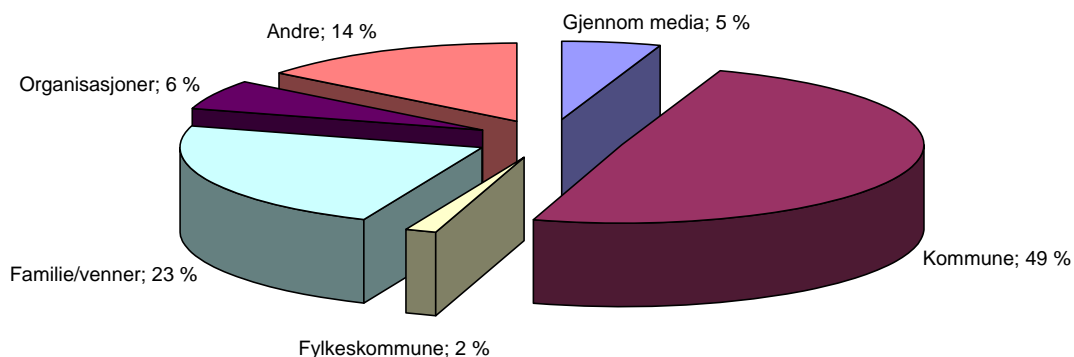


Figur 3-19: Hvor fornøyd er du med følgende forhold ved TT-tjenesten? (N=305-351).

Det viser seg at 50 % av respondentene er svært godt fornøyd med sjåførenes serviceinnstilling og vennlighet, dette er dermed det forhold ved tjenesten respondentene er mest fornøyd med. De forholdene brukerne er minst fornøyd med er pris/egenandel og antall turer de får gjennom tjenesten. I forhold til i 2002 er det en tendens til at færre oppgir å være svært godt fornøyd med de forholdene som er ført opp i Figur 3-19. Andelen som er svært godt fornøyd med "sikkerhet", "komfort", "service", "bestillingstid" og "punctlighet" er lavere i 2006 enn de var i 2002. Andelen som oppgir at de er svært godt fornøyd har ikke økt for noen av forholdene fra 2002 til 2006.

#### Informasjon og saksbehandling m.m.

Nesten halvparten av respondentene som deltok i denne undersøkelsen oppgir at de første gang fikk kjennskap til TT-ordningen gjennom informasjon fra kommunen og 23 % fikk kjennskap gjennom familie/venner.

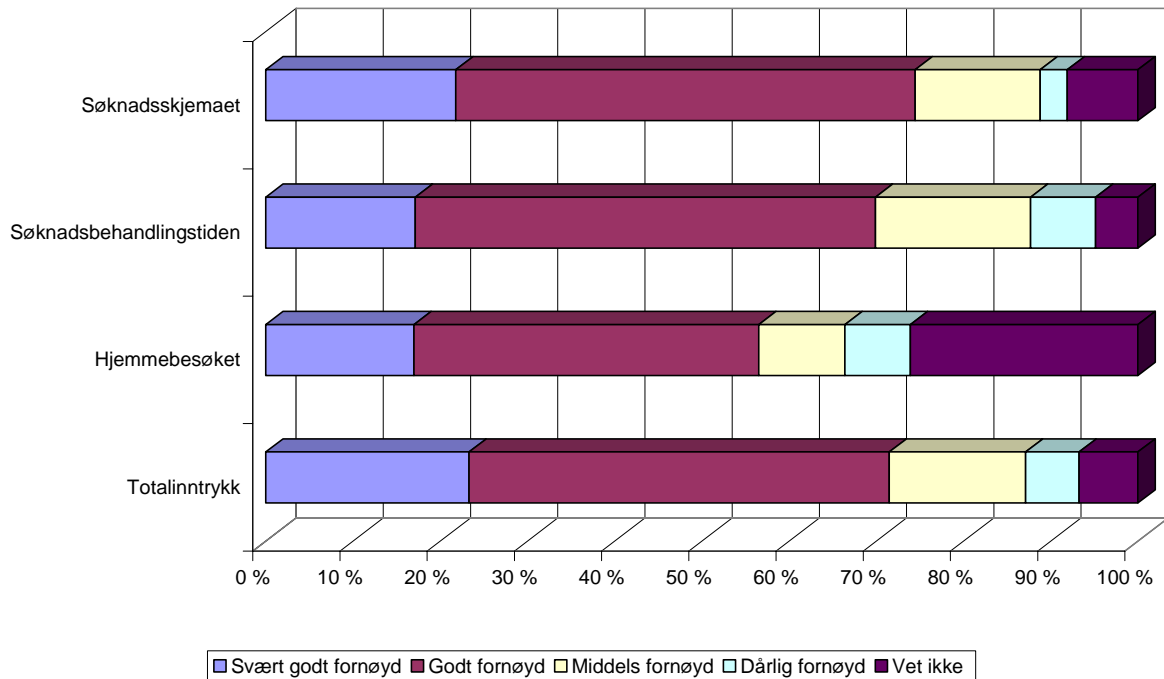


**Figur 3-20: Hvordan fikk du første gang kjennskap til TT-tjenesten? (N=377).**

Noen av de som oppgav "andre" som kilde til hvordan de først fikk kjennskap til TT-tjenesten konkretiserte hvem det var og lege, drosjesjåfører og sykehus var de kildene flest trakk frem. I forhold til i 2002 er det flere som i 2006 oppgir at de første gang fikk kjennskap til TT-ordningen gjennom kommunen. Færre oppgir familie/venner og media som kilde til sin første kjennskap til ordningen. Ved å samle "fylkeskommune", "organisasjoner" og "andre" i en gruppe utgjør disse samlet omtrent det samme som alternativet "andre" gjorde i 2002, da fylkeskommune og organisasjoner ikke var ført opp som egne svaralternativer.

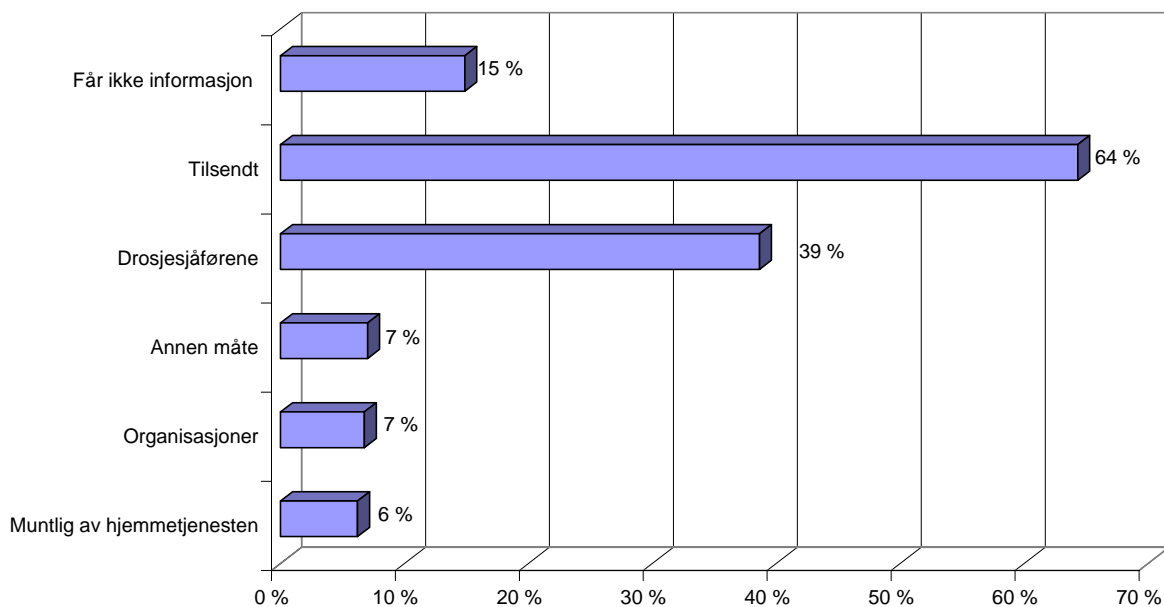
Av Figur 3-21 fremkommer det at respondentene som har deltatt i denne undersøkelsen gjennomgående er godt fornøyd med søknads- og saksbehandlingen de har vært gjennom for å få ta del i ordningen. Mest fornøyd er brukerne med søknadsskjemaet, 74 % oppgir at de enten er svært godt fornøyd eller godt fornøyd med søknadsskjemaet. 3 % er dårlig fornøyd med spørreskjemaet. Det er opp til den enkelte kommune om de ønsker å gjennomføre et hjemmebesøk hos søkerne. Flere respondenter gav uttrykk for at de ikke hadde hatt hjemmebesøk noe som kan tyde på at flere kommuner velger å ikke foreta hjemmebesøk.

I forhold til i 2002 er det en mindre andel av respondentene som oppgir at de er svært godt eller godt fornøyd med søknadsskjemaet og hjemmebesøket. Saksbehandlingstiden er det en like stor andel som er svært godt eller godt fornøyd med i 2006 som i 2002, samtidig som en mindre andel er svært godt eller godt fornøyd med "kommunens behandling av deg totalt sett under saksbehandlingen".



**Figur 3-21: Når det gjelder søknads- og saksbehandlingen, hvor fornøyd var du med følgende forhold? (N=253-326).**

Fordeelingen av respondentene sine informasjonskilder ved endringer i TT-ordningen er vist i Figur 3-22.



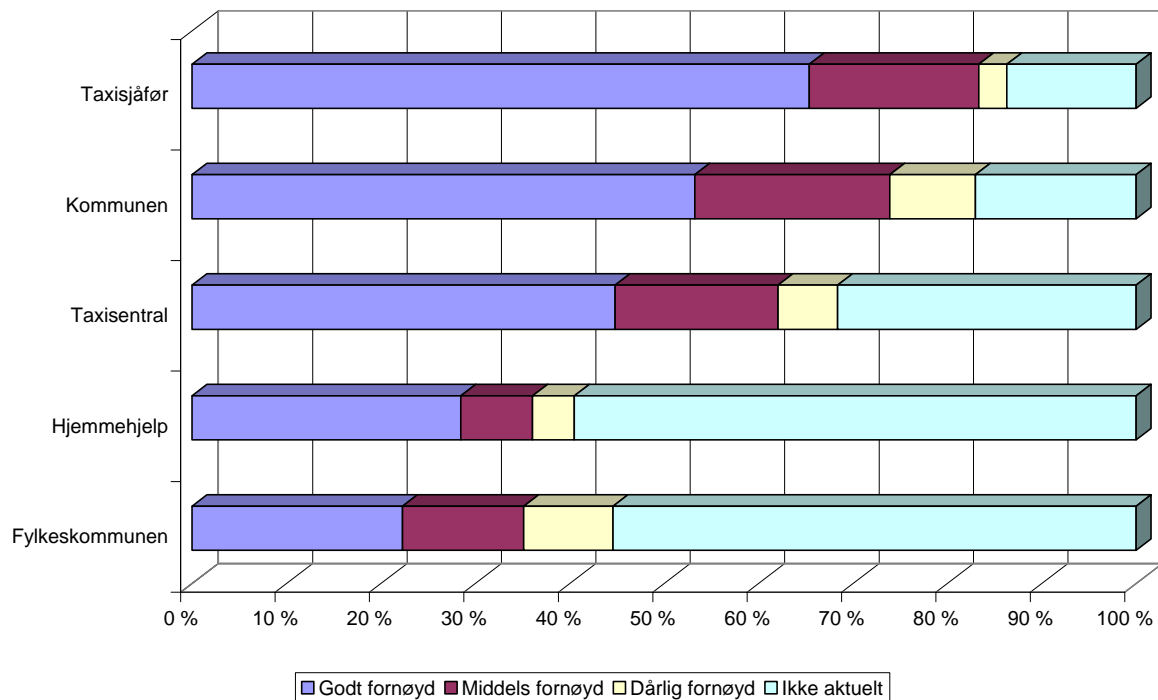
**Figur 3-22: På hvilken måte får du informasjon om endringer i reglene for TT-tjenesten? (N=370).**

På dette spørsmålet kunne respondentene markere opptil tre kilder for informasjon om endringer. De som besvarte dette spørsmålet merket i gjennomsnitt av for 1,38 informasjonskilder. Flest respondenter, 64 %, oppgir at de får informasjon om endringer gjennom tilsendt informasjon og 39 % blir informert av drosjesjåførene. Til sammen 20 % av respondentene har merket av for at de får informasjon fra organisasjoner, hjemmetjenesten eller gjennom ”andre” kilder som ifølge respondentene inkluderer leger, aviser, familie og ”folkemunne”.



Også i 2002 holdt de fleste seg oppdatert om endringer i reglementet gjennom tilsendt informasjon, med drosjesjåfører som en god nummer 2.

Det er kanskje litt overraskende at ikke flere svarer at de holder seg oppdatert om ordningen gjennom informasjon tilsendt fra fylkeskommunen, i og med at slik informasjon sendes ut i april hvert år. Dette må kanskje tilskrives brukergruppen, som består av mange eldre personer og andre som kan ha vanskelig for å forholde seg til skriftlig tilsendt informasjon.



**Figur 3-23: Dersom du har henvendt deg til noen av instansene (nedenfor) med spørsmål om TT-tjenesten, hvor fornøyd var du med behandlingen du fikk? (N=148-276).**

Det fremkommer av Figur 3-23 at få respondenter oppgir at de er dårlig fornøyd med den behandling de fikk ved henvendelse til de opplistede instanser. Størst andel er godt fornøyd med den behandling de har fått ved henvendelser til drosjesjåfører (65 %).

## **4. RESULTATER FRA UNDERSØKELSE BLANT POTENSIELLE BRUKERE AV TT-TJENESTEN I BUSKERUD**

I dette kapitlet vil vi presentere resultatene fra en spørreundersøkelse gjennomført blant respondenter som oppfyller vilkårene til tjenesten, men som står på venteliste<sup>7</sup>.

### **4.1 Om den enkelte**

Den kjønnsmessige fordeling blant respondentene som oppfyller vilkårene til TT-tjenesten, men som står på venteliste viser at kvinneandelen er større i denne gruppen, enn blant dagens brukere. Blant de som står på venteliste er 85 % kvinner, og blant dagens brukere er 71 % kvinner.

Gjennomsnittsalderen til de som står på venteliste avviker også fra alderen på dagens brukere. Blant de på venteliste er gjennomsnittsalderen på 80 år og blant de som har fått TT-kort er den 68 år.

### **4.2 Om forflytningshemninger**

Hovedårsaken til at respondentene som står på venteliste til TT-ordningen har søkt om TT-kort er i hovedsak den samme som for de som har fått innvilget ordningen. De avvikene som finnes er for de årsakene som har et svært lite tallgrunnlag.

Andelen respondenter som har behov for hjelpemidler når de skal bevege seg utendørs er det samme for så vel dagens brukere som for de som står på venteliste. For begge gruppene er det i overkant av 80 % som har behov for hjelp/hjelpemidler. Andelen som er avhengig av rullestol er betraktelig lavere blant de som står på venteliste (4 %) enn blant dagens brukere (35 %), samtidig er det en mindre andel av de som står på venteliste som er avhengig av gåstol/sparkstøtte/stokk eller krykker når de skal bevege seg utendørs.

På spørsmål om hvor problematisk det er å gjennomføre ulike aktiviteter alene er det for alle aktivitetene en mindre andel blant de som står på venteliste, enn blant dagens brukere, som oppgir at aktiviteten er umulig/svært vanskelig.

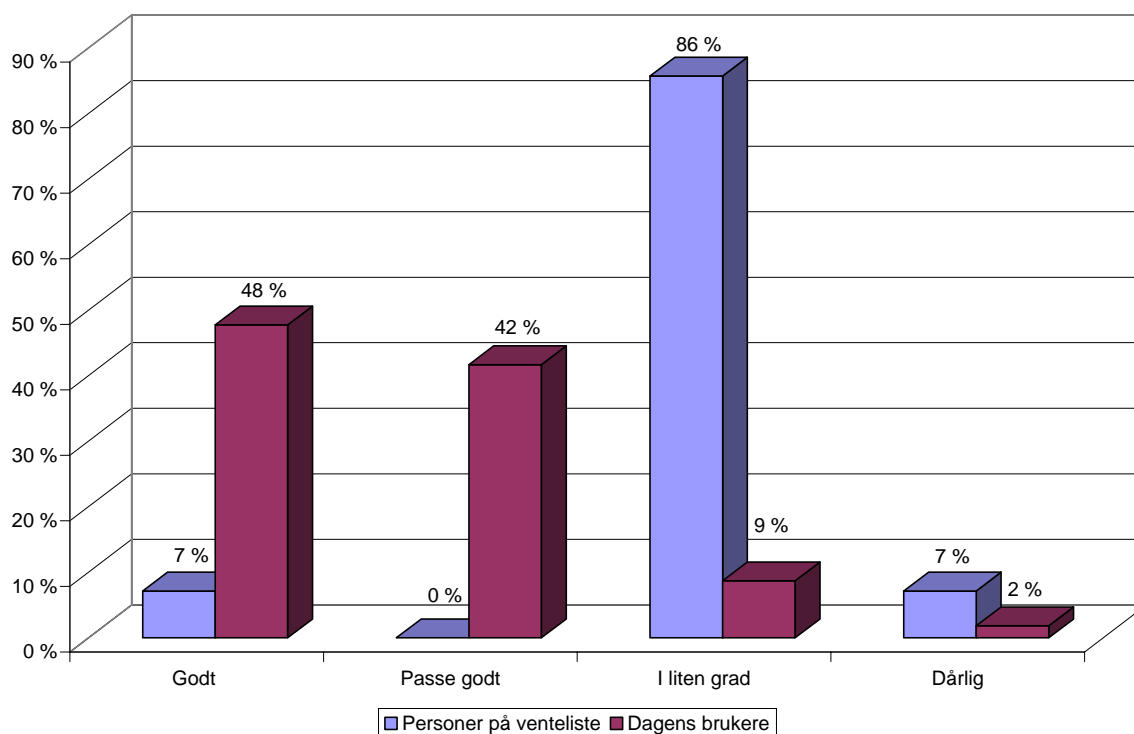
### **4.3 Om transport generelt**

Forskjeller i hvordan transportbehovet blir ivaretatt for dagens brukere av TT-tjenesten i forhold til de som står på venteliste er illustrert i Figur 4-1.

Det viser seg å være store forskjeller mellom de to gruppene i hvordan de opplever at deres transportbehov blir ivaretatt. 90 % av de som i dag omfattes av TT-ordningen er enten godt eller passe godt fornøyd med hvordan transportbehovet blir ivaretatt, tilsvarende tall for de som står på venteliste er 7 %.

---

<sup>7</sup> Resultatene er basert på svar gitt av 49 respondenter.



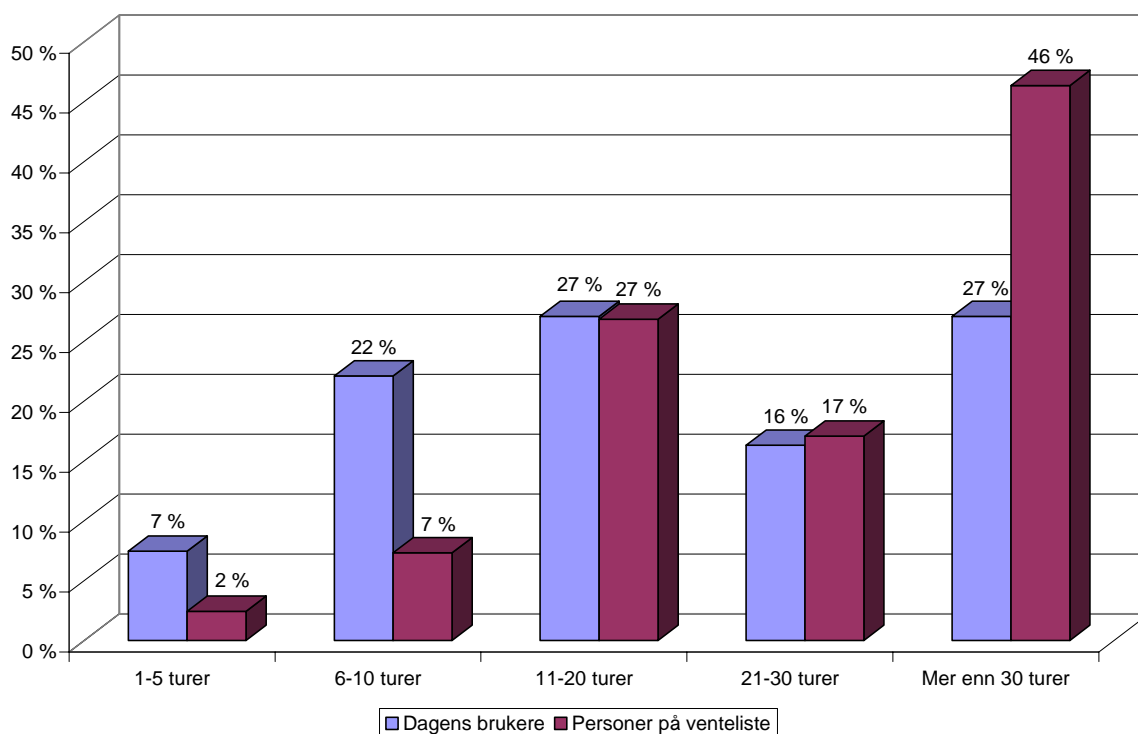
**Figur 4-1: Alt i alt, hvordan opplever du at ditt transportbehov blir ivaretatt i dag? (N=28 for personer på venteliste og N=379 for dagens brukere).**

I datamaterialet vi har samlet inn viser det seg at de respondentene som står på venteliste oftere må avstå fra ulike aktiviteter sammenlignet med de som allerede omfattes av ordningen. Unntakene er arbeidsreiser og reiser til/fra kurs.

Blant dagens brukere av TT-ordningen er det en større andel som oppgir at de aldri reiser med tog eller buss (67 %), enn det er blant de som står på venteliste (57 %). Gjennomgående er dermed de som ikke har TT-kort større brukere av buss og tog enn de som har TT-kort, noe som ikke er overraskende gitt at de som har TT-kort kan benytte dette til å dekke deler av sitt transportbehov.

#### 4.4 Om TT-tjenesten

I Figur 4-2 er det gitt en grafisk illustrasjon av hvor mange reiser dagens brukere foretar ved bruk av TT-ordningen, og hvor mange reiser "personer på venteliste" forventer å gjennomføre dersom/når de får tilgang til tjenesten.

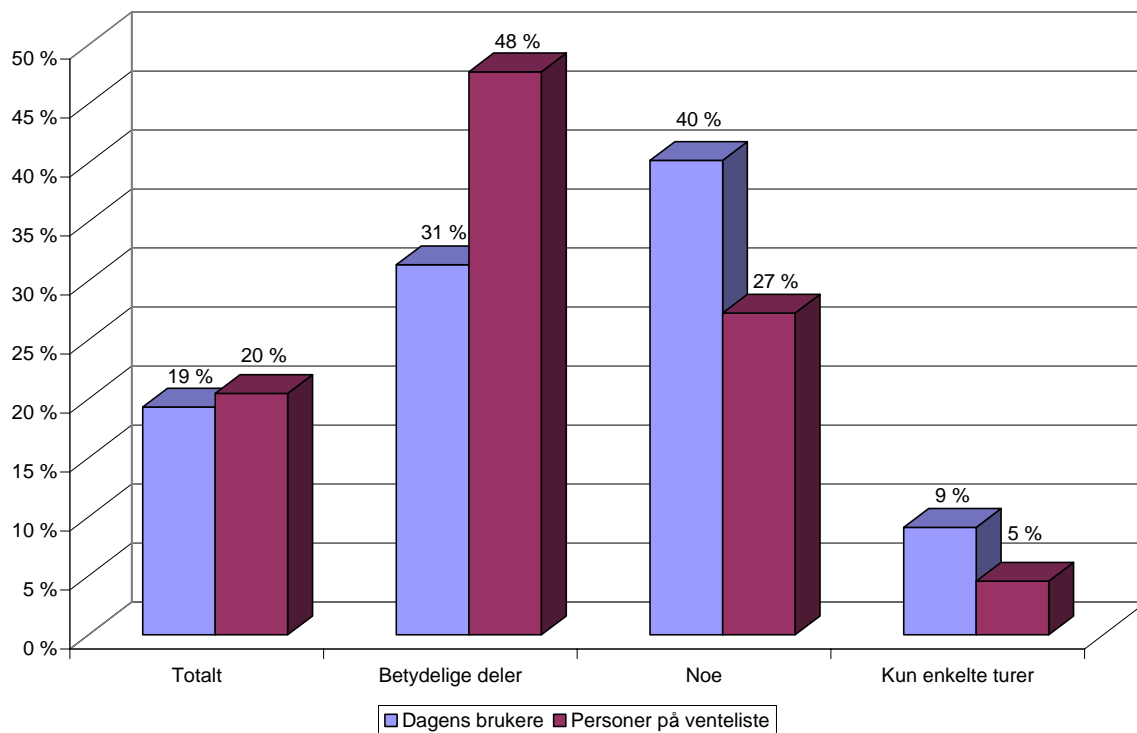


**Figur 4-2: Hvor mange ganger har du benyttet tjenesten i år? (Dagens brukere), og hvor mange ganger tror du at du vil reise med TT-tjenesten i løpet av 6 måneder dersom/når du får tilgang til tjenesten? (fram og tilbake regnes som 2 turer på begge spørsmål). (N=362 for dagens brukere, N=41 for personer på venteliste).**

Det viser seg at de som i dag står på venteliste til TT-tjenesten forventer at de kommer til å gjennomføre flere reiser med tjenesten enn det antall reiser de som i dag omfattes av ordningen gjennomfører. Med tanke på at dagens brukere ble bedt om å oppgi antall reiser de hadde gjennomført "i år" frem til undersøkelsen ble gjennomført i månedsskiftet oktober/november, og at personer på venteliste ble bedt om å oppgi antall reiser de trodde de ville gjennomføre i løpet av et halvt år ville forskjellen vært større om de to gruppene hadde gitt sine svar på grunnlag av samme periode.

Det fremkommer av Figur 4-3 en tendens til at de som står på venteliste forventer at tjenesten skal dekke en større andel av transportbehovet enn dagens brukere forventer at tjenesten skal gjøre.

Når det gjelder søknads- og saksbehandlingen er andelen som sier seg dårlig fornøyd større blant de som står på venteliste, enn den er blant de som er brukere av TT-ordningen. Minst negative er de som står på venteliste til søknadsskjemaet, og mest negative er de til "den totale" behandling de har fått av kommunen under saksbehandlingen.



**Figur 4-3: Hva dekker TT-tjenesten av ditt transportbehov i dag? (Dagens brukere) og Hva forventer du at TT-tjenesten skal dekke av ditt transportbehov? (Personer på venteliste). (N=373 for dagens brukere, N=44 for personer på venteliste).**

## 5. SYNSPUNKTER FRA KOMMUNENES SAKSBEHANDLERE

I dette kapittelet vil vi presentere resultatene fra en undersøkelse gjennomført blant de kommunale saksbehandlerne i Buskerud fylke. Saksbehandlere fra alle de 21 kommunene i Buskerud deltok i undersøkelsen.

### 5.1 Forhold ved TT-ordningen

I spørreskjemaet vi distribuerte til de kommunale saksbehandlerne av TT-ordningen, fikk disse en mulighet til å uttrykke i hvilken grad de er fornøyd med ulike forhold knyttet til TT-ordningen. Vurderingen skulle foretas på en skala fra 1 til 5 der 1 innebærer at saksbehandleren er ”svært godt fornøyd” med det aktuelle forholdet og 5 innebærer at saksbehandleren er ”svært misfornøyd”.

Tabell 5-1: Hvor fornøyd er du/dere med følgende forhold knyttet til TT-ordningen? (N=21).

<i>Forhold</i>	<i>N</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maksimum</i>	<i>Gjennomsnitt</i>
Retningslinjene for brukergodkjenning	21	1	3	2,00
Søknadsskjemaet	21	1	4	2,33
Skjemaet for legeerklæring	21	1	4	2,24
Skriftlig informasjon fra fylkeskommunen	21	1	3	1,95
Svar på henvendelser til fylkeskommunen	21	1	3	1,95
De nye elektroniske TT-kortene	21	1	3	1,38
Kontakten med Rogaland Taxi	21	1	3	1,57

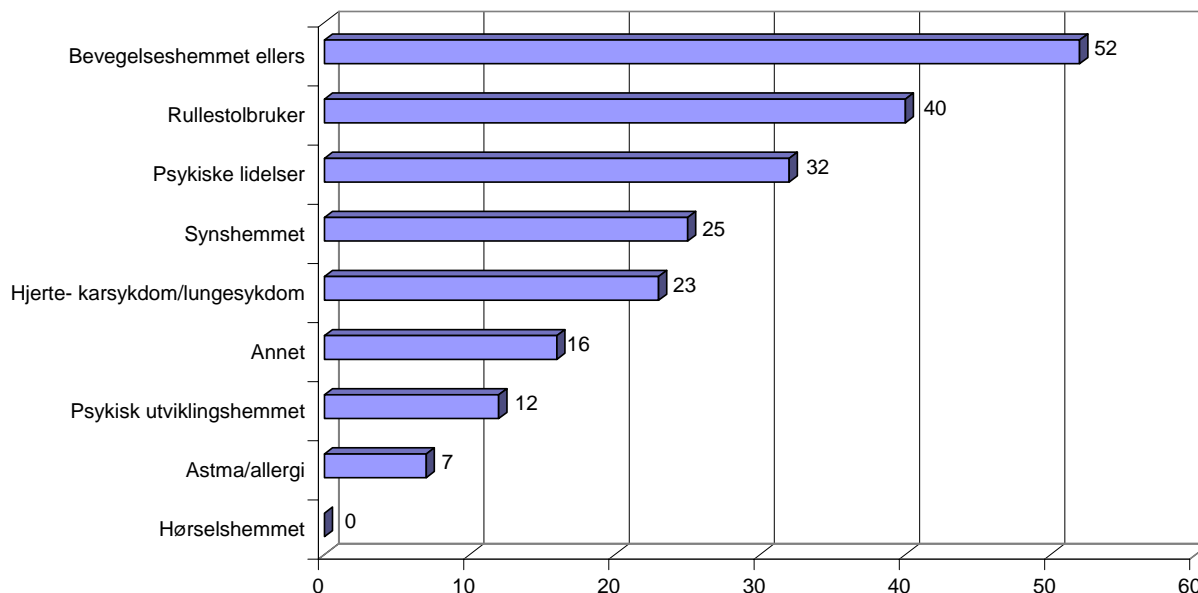
Det fremkommer av Tabell 5-1 at de saksbehandlerne som deltok i undersøkelsen gjennomgående er godt fornøyd med de forhold de er bedt om å vurdere. Aller mest fornøyd er de med de nye elektroniske TT-kortene som har avløst det gamle systemet med bruk av verdikuponger. Også kontakten saksbehandlerne har med Rogaland Taxi ser ut til å fungere godt. Kun to av forholdene var det respondenter som oppgav at de var misfornøyd med; søknadsskjemaet potensielle TT-brukere må sende sin bostedskommune og legeerklæringen som skal følge med søknadsskjemaet. Disse to forholdene var det henholdsvis 3 og 2 saksbehandlere som oppgav at de var misfornøyd med, men det var også henholdsvis 72 % og 81 % av respondentene som krysset av for at de enten var ”svært godt fornøyd” eller ”fornøyd” med de samme to forholdene.

### 5.2 Fremtidig godkjenning av TT-brukere

17 av de 20 saksbehandlerne som svarte på spørsmålet i spørreskjemaet om hvem de mener bør godkjenne TT-brukere i fremtiden mener samme instans som i dag, kommunen, bør gjøre dette. De tre øvrige respondentene mente fylkeskommunen burde overta denne oppgaven.

### 5.3 Ekstrakvoter

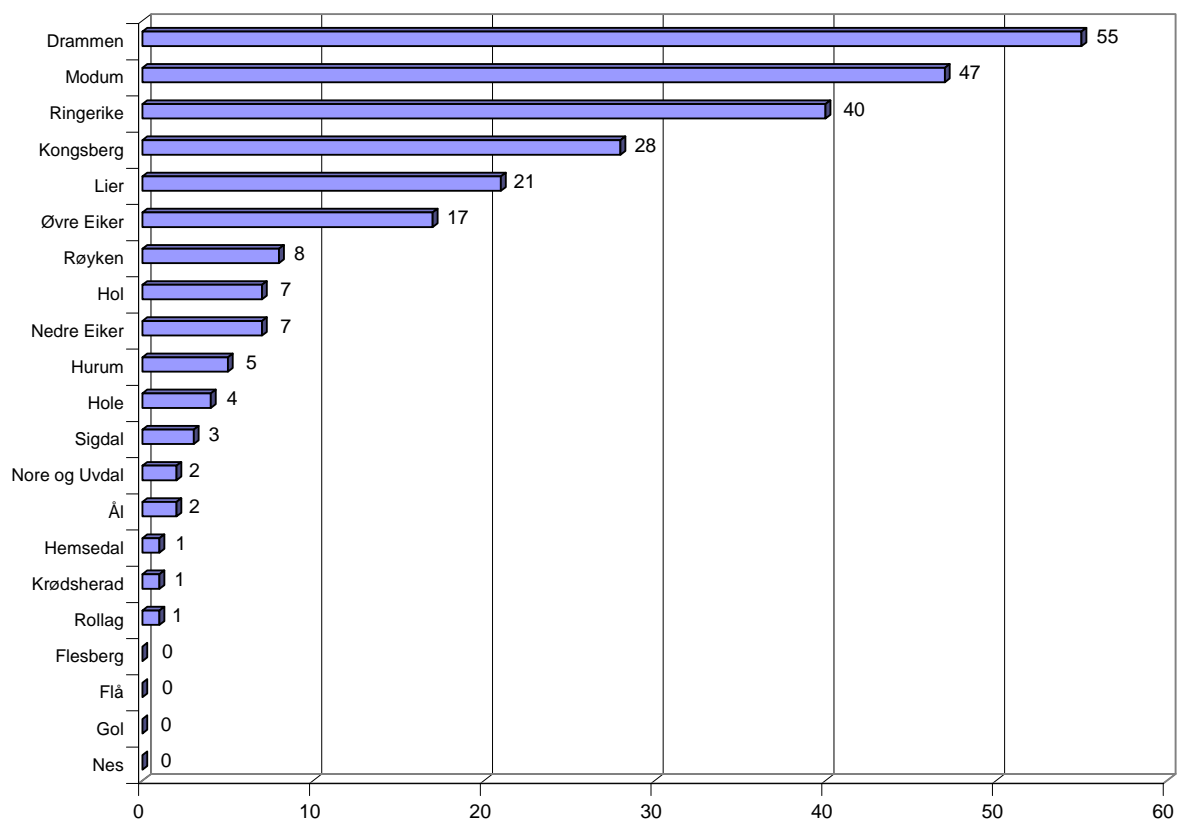
Fordelingen av antall ekstrakvoter kommunene har innvilget ut over ordinær kvote pr. oktober 2006 er vist i Figur 5-1.



**Figur 5-1: Hvor mange ekstrakvoter ut over ordinær kvote har dere innvilget pr. oktober 2006, og hvem har fått disse kvotene? (N=21).**

Fordelingen av ekstrakvotene er i stor grad sammenfallende med fordelingen av hovedårsaker til at dagens brukere har fått innvilget tilgang til TT-tjenesten (jf. Figur 3-4). Det mest markante avviket gjelder de hørselshemmede. Denne gruppen har ingen medlemmer som er innvilget ekstrakvote, men 33 % av dagens brukere av TT-tjenesten har trukket frem problemer med hørselen som en hovedårsak til at de har TT-kort. I Figur 5-2 er det illustrert hvordan ekstrakvotene er fordelt på kommunene i Buskerud.

Det viser seg å være store forskjeller i antall ekstrakvoter de enkelte kommuner har tildelt. Drammen, Modum, Ringerike og Kongsberg har alene innvilget 68 % av det totale antall ekstrakvoter som er innvilget i Buskerud. De 11 nederste kommunene i Figur 5-2, som utgjør over halvparten av kommunene, har samlet innvilget kun 6 % av ekstrakvotene i Buskerud. Alle kommunene, med unntak av Modum, holder seg godt innenfor den ekstrakvoten de har i henhold til TT-reglementet.



Figur 5-2: Kommunal fordeling av ekstravoter pr. oktober 2006.

#### 5.4 Fordeling av TT-midler

I Tabell 5-2 er det gitt en rangering av i hvilken grad saksbehandlerne i kommunene er enig eller uenig i ulike påstander angående TT-ordningen ut fra en forutsetning om at tilgjengelige midler forblir om lag på dagens nivå.

Det fremkommer av Tabell 5-2 at det er stor enighet blant saksbehandlerne i kommunene om at ”personer som har trygdefinansiert bil ikke bør inngå i ordningen”, 86 % av respondentene sier seg enig i denne påstanden og ingen sier seg uenig. De påstandene som har fått en ”gjennomsnittsverdi” som er lavere enn 2 er saksbehandlerne mer enig enn uenig i, og dette gjelder de 8 øverste påstandene i Tabell 5-2. De nederste syv påstandene er saksbehandlerne mer uenig enn enig i.



**Tabell 5-2: Dersom tilgjengelige midler på TT-ordningen forblir om lag på dagens nivå, hvordan mener du/dere disse bør fordeles på personer med forflytningshemninger? (N=20-21).**

<i>Påstand</i>	<i>Enig</i>	<i>Verken enig eller uenig</i>	<i>Uenig</i>	<i>Vet ikke</i>	<i>Gjennomsnitt<sup>8</sup></i>
Personer som har trygdefinansiert bil bør ikke inngå i ordningen	86 %	10 %	0 %	5 %	1,12
Personer som bor langt unna nærmeste kommunesenter/servicesenter bør få mer reisemidler enn andre	71 %	19 %	5 %	5 %	1,31
Personer/husholdninger som disponerer bil bør ikke inngå i ordningen	62 %	10 %	10 %	19 %	1,38
Yngre bør prioriteres framfor eldre	67 %	19 %	14 %	0 %	1,47
Institusjonsboere bør ikke inngå i ordningen	67 %	10 %	19 %	5 %	1,52
Blinde/sterkt svaksynte bør prioriteres framfor andre	33 %	38 %	14 %	5 %	1,59
Bevegelseshemmede avhengig av hjelpemiddel bør prioriteres framfor andre	48 %	24 %	24 %	5 %	1,77
Egenandelen bør være som i dag	48 %	24 %	29 %	0 %	1,83
Det bør godkjennes <u>flere</u> brukere og tildeles et mindre reisebeløp pr. bruker	40 %	15 %	45 %	0 %	2,05
Institusjonsboere bør få et mindre reisebeløp enn andre	25 %	40 %	30 %	5 %	2,05
Egenandelen bør økes	33 %	19 %	48 %	0 %	2,15
Orienterings- og miljøhemmede bør prioriteres framfor andre	10 %	43 %	38 %	10 %	2,33
Psykisk utviklingshemmede bør prioriteres framfor andre	5 %	43 %	43 %	10 %	2,44
Alle bør få like mye reisemidler	10 %	10 %	80 %	0 %	2,70
Det bør godkjennes <u>færre</u> brukere slik at reisebeløpet pr. bruker kan økes	5 %	10 %	81 %	5 %	2,82

## 5.5 Størrelse på reisebeløp

I henhold til TT-reglementet i Buskerud, deles brukerne inn i 5 grupper (jf. Tabell 2-1). Saksbehandlerne ble i spørreskjemaet bedt om å angi hvor stor differanse de mener det burde være mellom de ulike ”brukergruppene”. I Tabell 5-3 er det vist hvor stort beløp brukerne får med dagens system, og hvilket beløp de ville mottatt om saksbehandlerne fikk gjennomslag for sin vurdering av hvor mye de burde motta.

Det fremkommer av Tabell 5-3 at saksbehandlerne i kommunene mener at alle gruppene, med unntak av gruppe 2, bør motta et beløp som i mindre grad avviker fra grunnbeløpet enn slik situasjonen er i dag. De er dermed av den oppfatning at det bør være mindre forskjeller mellom hva de som tilhører gruppe 1 mottar, og det beløp de som tilhører de øvrige gruppene mottar.

<sup>8</sup> Gjennomsnittsverdien er beregnet ved å gi de som svarer ”enig” verdien 1, de som svarer ”verken enig eller uenig” får verdien 2 og de som svarer at de er uenig blir gitt verdien 3. De som har svart ”vet ikke” er utelatt ved beregning av gjennomsnitt.

**Tabell 5-3: En sammenligning av dagens reisebeløp for ulike brukergrupper og saksbehandlerne forslag til reisebeløp.**

	<i>Dagens system</i>		<i>Saksbehandlerne forslag</i>	
	Faktor	Beløp	Faktor	Beløp
Gruppe 1	1,00	3 600	1,00	3 600
Gruppe 2	1,64	5 900	1,70	6 130
Gruppe 3	2,25	8 100	2,11	7 606
Gruppe 4	2,64	9 500	2,45	8 823
Gruppe 5	3,19	11 500	3,02	10 858

På spørsmål om hvor mye ekstra reisemidler blinde/svaksynte brukere bør motta oppgir saksbehandlerne i gjennomsnitt at disse bør motta 2 000 kroner ekstra i året. Dagens gjeldende sats er på 2 250 kroner.

En av saksbehandlerne er av den oppfatning at gruppe 4 og gruppe 5 bør deles opp på bakgrunn av om brukerne er over eller under 67 år.

## **5.6 Fast antall turer kontra fast beløp**

Et alternativ til dagens system der TT-brukerne tildeles et fast beløp, er å tildele hver bruker et visst antall turer i året. 57 % av saksbehandlerne er i mot å gå over til å gi brukerne et visst antall turer pr. halvår/år i stedet for et fast reisebeløp. 14 % oppgir at de er tilhengere av en slik omlegging og 29 % er usikre.

Som argumenter i mot en omlegging fremhever enkelte av saksbehandlerne at det vil gi brukerne redusert fleksibilitet; hver enkelt bruker bør kunne disponere TT-midlene slik vedkommende finner det mest passende for egne behov. En omlegging vil også skape større usikkerhet knyttet til hvor mye TT-ordningen vil koste fylket i året da det vil være vanskelig å holde kontroll over hvor lange turer brukerne kjører ved bruk av kortet.

Tilhengerne av en omlegging mener dagens ordning er "urettferdig" overfor brukere som er bosatt i grisgrendte strøk med lang avstand til nærmeste kommunesenter. Med et fast antall turer vil brukere som er bosatt langt fra nærmeste kommunesenter for eksempel kunne ta like mange turer til kommunesenteret.

## 6. SYNSPUNKTER FRA DROSJENÆRINGEN

Nedenfor følger noen synspunkter på TT-ordningen sett fra drosjenæringen ståsted.

### **Elektroniske kort og Rogaland Taxi**

De elektroniske kortene fungerer teknisk svært godt. Drosjesjåførene er svært fornøyd, da det tidligere var mye styr med håndtering av papirkupongene. Elektroniske betalingskort gjør også at det ikke er mulig for uærlige drosjesjåførere å jukse med betalingen. Tidligere kunne en ta betalt med flere kuponger enn det turen reelt sett kostet. Nå er det ingen ting som tyder på at dette har vært noe problem, men det er en problemstilling som har vært reist i en del andre fylker.

Det er mange bopelsløyvehavere i Buskerud som ikke er knyttet opp mot en drosjesentral. Dette er drosjeeiere utenfor de største byene og tettstedene. Disse må programmæssig oppdatere sine taxameterer for at de eventuelt skal kunne være online med datasystemet til Rogaland Taxi. Kostnadene ved dette må da dekkes av hver enkelt drosjeeier. Investeringskostnadene pr. kjøretøy kan komme opp i mellom 20 000 kr og 30 000 kr. Dette tilsier at det sjelden vil være lønnsomt for drosjeeiere i distriktene, med få TT-turer, å investere i slik programvareoppdatering. Her mener drosjenæringen at fylkeskommunen bør dekke hele eller store deler av en slik investering siden de har inngått en avtale med Rogaland Taxi som påfører en tredjepart (drosjeeierne) en merkostnad. Her må det imidlertid tilføyes at bopelsløyvehavere i distriktene som ikke er knyttet opp mot en drosjesentral, heller ikke har kostnader knyttet til å være tilknyttet en sentral. Det kan her nevnes at det i 2006 koster 90 000 kr pr. bil å være tilknyttet sentralen til Drammen Taxi. Drosjeeierne i byene betaler således en del for å få tilgang til tjenestene fra sentralen, inkl. online-kontakten med Rogaland Taxi.

For drosjeeiere i byene som er knyttet "online" til sin sentral, er kontakten med Rogaland Taxi uproblematisk. Koblingen mot databasen til Rogaland Taxi skjer gjennom datasystemet til drosjesentralen, og nødvendige investeringskostnader for at datasystemet til sentralene og datasystemet til Rogaland Taxi skal kunne kommunisere med hverandre er ubetydelige.

Når bopelsløyvehavere skal kjøre en TT-bruker må de ringe til Rogaland Taxi for å få dem til å sjekke om brukeren har penger på kortet. I en del tilfeller forteller ikke brukerne at de skal betale med TT-kort, og når drosjesjåføren etter gjennomført tur ringer Rogaland Taxi for å sjekke saldo på kortet, skjer det noen ganger at det ikke er nok penger på kortet for å dekke drosjeregningen. Da hender det at drosjeeieren må ta seg mindre betalt enn det turen reelt sett skulle ha kostet. Vi oppfatter imidlertid ikke at dette er noe stort problem.

Kontakten med Rogaland Taxi fungerer svært godt. Henvendelser blir besvart på en hyggelig og konstruktiv måte. Faktureringen går i dag greit for de drosjeeierne som er knyttet opp til en sentral. For disse er det sentralen som sender krav til Rogaland Taxi og Rogaland Taxi betaler da ut tilgodehavende direkte til den enkelte drosjeeier. Drosjeeiere som ikke er tilknyttet en sentral, må sende faktura til Rogaland Taxi selv, noe som påfører dem en del ekstraarbeid sammenlignet med drosjeeierne som får utført denne tjenesten av sentralen.

Majoriteten av brukerne synes også fornøyde med de nye plastkortene, men det er ennå noen som ønsker at de kunne få beholde de gamle kupongene. Drosjenæringen og sjåførene har prøvd å informere brukere godt om de nye elektroniske betalingskortene. Sjåførene blir på

mange måter en "administrator" av de nye elektroniske betalingskortene på vegne av brukerne.

### **Annet**

Det kan i perioder oppstå en del ventetid for de som er avhengige av spesialbil. Kapasiteten på kjøretøy som kan ta med rullestoler er i perioder for liten. Problemet er naturlig nok størst på spesielle dager (17. mai, julaften etc.). Her må imidlertid brukerne ta ansvar selv og bestille transport i god tid. På hverdager er det normalt sett ingen problemer med å skaffe spesialbil, kanskje bortsett fra i enkelte distriktskommuner.

For drosjeeierne innebærer en investering i spesialbil med rampe eller heis ofte en kostnad på rundt 800 000 kr. Et slikt kjøretøy har også høyere driftskostnader enn en "vanlig" drosje. Antall turer blir også lavere dersom en skal transportere rullestolbrukere, da det går med en del tid til "om bord- og ilandkjøring", festing av rullestol samt til annen nødvendig service. Som en tommelfingerregel innebærer 6 turer med rullestolbrukere ca. 1 time ekstra tidsforbruk sammenholdt med "vanlig" kjøring. Dette er forhold som gjør at lønnsomheten for en drosjeeier å investere i en stor bil som kan ta med rullestolbrukere, i en del tilfeller kan bli svært liten.

## 7. SAMMENDRAG

Formålet med denne rapporten har vært å gi Buskerud fylkeskommune nyttige og oppdaterte kunnskaper om ulike aspekter ved TT-ordningen som vil være nyttige i arbeidet med å skape et best mulig transporttilbud innenfor de tilgjengelige økonomiske rammer. For å oppnå dette har vi gjennomført tre postale spørreundersøkelser; en i forhold til dagens brukere av TT og en i forhold til de som oppfyller vilkårene, men som står på venteliste. Et spørreskjema ble også sendt saksbehandlerne i kommunene. Erfaringer som er gjort av drosjenæringen er blitt hentet inn gjennom telefonintervjuer med to representanter fra Norges Taxiforbund, en representant fra Drammen Taxi og en fra Rogaland Taxi.

### **TT-ordningen i Buskerud**

TT-ordningen i Buskerud omfatter pr. september 2006, 3 095 *aktive* brukere, noe som innebærer at 1,26 % befolkningen i fylket omfattes av ordningen. I forhold til folketallet i fylkene er det kun Østfold og Telemark som har en mindre andel av befolkningen som omfattes av TT-ordningen. Det fylkekommunale tilskuddet til ordningen i Buskerud er i 2006 beregnet til å bli på ca. 12 mill. kroner. Pr. godkjent bruker utgjør dette i gjennomsnitt vel 3 800 kroner. Kun Oslo og Nord-Trøndelag har høyere ytelse pr. godkjent TT-bruker.

### **Eksisterende TT-brukere**

TT-brukerne som har deltatt i denne undersøkelsen hadde en overvekt av kvinner (71 %) og en gjennomsnittsalder på 68 år. 95 % oppgir at de er pensjonist eller uføretrygdet. Litt over halvparten bor alene, og en like stor andel av respondentene er bosatt i enebolig.

De fleste som har fått innvilget tilgang til TT-tjenesten i Buskerud har fått det på grunn av mobilitetsproblemer. Denne gruppen, som består av 64 % av respondentene, er rullestolbrukere, krykkebrukere, mennesker med revmatisme, hjerte-, kar- lungesykdom og personer med nedsatt kraft i armer og ben. Ytterligere 21 % av respondentene oppgav mobilitetsproblemer i kombinasjon med andre årsaker som grunn til at de har tilgang til tjenesten. Dette innebærer at over 85 % av respondentene har bevegelseshemminger eller bevegelseshemminger i kombinasjon med andre årsaker som grunn til at de er avhengig av TT-tjenesten.

Det innehaverne av TT-kort benytter tjenesten mest til er; besøk hos slekt og venner, handleturer og besøk hos frisør, fotpleier eller hudpleier. Disse tre formålene ble oppgitt av henholdsvis 58 %, 57 % og 47 % av respondentene som en av tre aktiviteter de oftest benytter tjenesten til.

Formålet med TT-tjenesten er at det skal gjøre funksjonshemmede mer mobile og i stand til å delta i det alminnelige samfunnsliv. Av de som deltok i denne undersøkelsen var det kun 11 % som oppgav at deres transportbehov ble ivaretatt på en dårlig måte, eller i liten grad ble ivaretatt. De resterende 89 % opplever at det blir godt eller passe godt ivaretatt. I forhold til en brukerundersøkelse gjennomført i 2002 viser det seg at brukernes transportbehov blir ivaretatt i samme grad i dag som det ble den gang. Besøk hos slekt og venner samt handle-turer er de aktivitetene brukerne oppgir at de oftest må avstå fra på grunn av manglende transportmuligheter.

De aspektene ved TT-tjenesten brukerne er minst fornøyd med er antall turer de får ut av det tildelte beløpet og pris/egenandel. Enkelte respondenter oppgav at egenandelen var så høy at

de ikke hadde råd til å utnytte hele beløpet de fikk tildelt på sitt TT-kort. Flest brukere oppgir å være svært godt fornøyd med sjåførenes serviceinnstilling og vennlighet.

Nesten halvparten av brukerne av TT-tjenesten i Buskerud oppgir at de første gang fikk kjennskap til tjenesten gjennom sin hjemkommune og nesten hver fjerde bruker fikk kjennskap via familie/venner. 15 % av brukerne oppgir at de ikke blir informert om endringer i reglene for tjenesten. 64 % får kjennskap til endringer i reglene gjennom tilsendt informasjon fra fylkeskommunen.

### **Potensielle TT-brukere**

Potensielle TT-brukere som oppfyller vilkårene til TT-kort, men som fremdeles står på venteliste opplever at deres transportbehov blir ivaretatt på en langt dårligere måte enn det dagens TT-brukere opplever. Mens 11 % av dagens brukere svarer at transportbehovet blir dårlig, eller i liten grad ivaretatt, er tilsvarende tall for de som står på venteliste hele 93 %. Det viser seg også at de som står på venteliste til TT-tjenesten forventer at de vil komme til å gjennomføre flere reiser med tjenesten enn det antall reiser de som i dag omfattes av ordningen gjennomfører. Tilsvarende viser det seg at de som står på venteliste forventer at TT-tjenesten vil komme til å dekke en større del av deres transportbehov, enn det dagens brukere oppgir at tjenesten gjør for dem. Halvparten av dagens brukere oppgir at tjenesten dekker det totale, eller betydelige deler, av transportbehovet. Blant de som står på venteliste forventer 68 % at tjenesten skal dekke det totale, eller betydelige deler av transportbehovet.

### **Samarbeid mellom kommunene og fylkeskommunen/"kortoperatør"**

De kommunale saksbehandlerne oppgir at de er meget godt fornøyd med de nye elektroniske TT-kortene. På en skala fra 1 til 5 der 1 innebærer at saksbehandleren er "svært godt fornøyd" og 5 at saksbehandleren er "svært misfornøyd", er gjennomsnittlig verdi når det gjelder de nye kortene 1,38. "Minst fornøyd" er saksbehandlerne med søknadsskjemaet potensielle TT-brukere må fylle ut, men med en gjennomsnittlig verdi på 2,33 er saksbehandlerne mer fornøyd enn misfornøyd også med søknadsskjemaet. Dagens ordning med at kommunene godkjenner fremtidige brukere av TT-tjenesten ønsker 85 % av saksbehandlerne at skal videreføres. 15 % mener fylkeskommunen bør overta denne oppgaven.

Vi har i denne undersøkelsen også bedt om saksbehandlernes synspunkter på ulike påstander i en situasjon der de tilgjengelige TT-midlene holdes på dagens nivå. Svarene fra saksbehandlerne viste at påstandene de var mest enig i var at "personer som har trygdefinansiert bil ikke bør inngå i ordningen" og at "personer som bor langt unna nærmeste kommunesenter/servicesenter bør få mer reisemidler enn andre". De to påstandene saksbehandlerne var mest uenig i var at "alle bør få like mye reisemidler" og at "det bør godkjennes færre brukere slik at reisebeløpet pr. bruker kan økes". Saksbehandlerne er videre av den oppfatning at det bør være mindre forskjell mellom det beløp brukerne i gruppe 1 mottar og det beløp brukerne i gruppe 3-5 mottar, saksbehandlerne mener brukere som tilhører gruppe 2 bør motta noe mer i forhold til gruppe 1 enn de gjør i dag.

### **Drosjenæringens synspunkter**

I likhet med de kommunale saksbehandlerne gir også representantene fra taxinæringen som vi har vært i kontakt med uttrykk for at de i hovedsak er fornøyd med de nye elektroniske TT-kortene. En antatt investeringskostnad på mellom 20 000 og 30 000 kroner, for de mange bopelsløyvehaverne i Buskerud, for å oppdatere drosjenes taxametre slik at de blir i stand til å

kommunisere med Rogaland Taxi sitt datasystem, bør ifølge taxinæringen helt eller delvis bli dekket av fylkeskommunen. Kontakten mellom drosjenæringen og Rogaland Taxi fungerer svært godt, med hyggelig og konstruktiv tilbakemelding fra Rogaland Taxi ved henvendelser. Det er dog en ulempe for drosjeeiere som ikke er tilknyttet en sentral at disse må sende faktura til Rogaland Taxi, noe som påfører dem en del ekstraarbeid sammenlignet med drosjeeierne som er tilknyttet en sentral som får denne tjenesten utført av sentralen. Det er imidlertid en ikke ubetydelig kostnad å være tilknyttet en sentral.

## REFERANSER

Amundsveen, R. (2002): Transporttjenesten for funksjonshemmede i Buskerud, NF-arbeidsnotat nr. 1023/2002, Nordlandsforskning, Bodø.

Solvoll, G (2004): Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen). Status 2004. Working paper No. 10/2004. Handelshøgskolen i Bodø.

Solvoll, G (2006): Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen), Status 2006. SIB-notat 2003/2006. Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi, Handelshøgskolen i Bodø.



## **VEDLEGG**

### **Spørreskjema**

## Spørreskjema til godkjente brukere

### Er du bruker av TT-tjenesten i Buskerud?

- Ja, jeg er godkjent bruker. *Fortsett på spørsmål nr. 1, og fyll ut resten av skjemaet.*
- Nei, jeg er **ikke** godkjent bruker. *Vennligst returner skjemaet i vedlagte svarkonvolutt. Du er ikke med i vår målgruppe, og vi beklager bryderiet.*

### 1. Hva er din brukerkategori?

a) Kategori U \_\_\_\_ (Tall mellom 1 og 5, se adresseetikett eller tildelingsbrev hvis du er i tvil)

b) Har du fått tilleggsverdi i kortet (ekstra reiser)  Ja  Nei  Usikker

### 2. Kjønn:

Mann  Kvinne

### 3. Alder:

\_\_\_\_\_ år

### 4. Hvilken kommune bor du i?

\_\_\_\_\_

### 5. Hva er din hovedbeskjeftigelse? (sett ett kryss)

- Yrkesaktiv
- Skoleelev
- Student
- Pensjonist
- Uføretrygdet
- Attføring
- Annet \_\_\_\_\_

### 6. Hvordan kan din husholdning beskrives?

- Bor alene
- Bor sammen med familie
- Bor sammen med andre, f. eks. bofellesskap, sykehjem

### 7. Disponerer husstanden du bor i egen bil?

Ja  Nei

**8. Hvordan vil du beskrive stedet der du bor? (sett ett kryss)**

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Spredt bebyggelse | <input type="checkbox"/> By over 12 000 innbyggere |
| <input type="checkbox"/> Tettsted          | <input type="checkbox"/> By over 20 000 innbyggere |

**9. Hvor langt bor du fra nærmeste kommunesentrum?**

- 0 - 15 km
- 16 – 20 km
- 21 – 30 km
- Over 30 km

**10. Hvilken type husstand bor du i? (sett ett kryss)**

- Blokk, i tilfellet – hvilken etasje: \_\_\_\_\_
- Enebolig, rekkehus
- Aldershjem/trygdebolig/bofellesskap
- Annet \_\_\_\_\_

**11. Hva er hovedårsaken til at du har fått innvilget tilgang til TT-tjenesten? (sett maksimalt 2 kryss)**

- Rullestolbruker
- Bevegelseshemmet ellers
- Synshemmet
- Hørselshemmet
- Hjerte- karsykdom/lungesykdom
- Psykisk utviklingshemmet
- Psykiske lidelser
- Astma/allergi
- Annet \_\_\_\_\_

**12. Er helsetilstanden din stabil gjennom året? (sett ett kryss)**

- Ja, helsetilstanden min er stabil gjennom året
- Helsetilstanden min er stort sett stabil gjennom året
- Nei, helsetilstanden min er ikke stabil gjennom året

### 13. Har du behov for hjelp/hjelpemidler når du skal bevege deg utendørs?

- Nei
- Rullestol
- Hvit stokk/førerhund
- Personlig ledsager
- Gåstol/sparkstøtte/stokk/krykker
- Annet \_\_\_\_\_

### 14. Må du sitte i rullestol under transport? (sett ett kryss)

- Nei       Av og til       Ja

### 15. I hvilken grad vil aktivitetene nedenfor være et problem for deg å utføre alene?

	Umulig/svært store problemer	Store problemer	Noe problemer	Ingen problemer
Gå til nærmeste postkontor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå til nærmeste dagligvarebutikk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bære varer med hjem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå 50 meter alene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå 500 meter alene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå utendørs om vinteren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå i trapper	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 16. Hvor ofte må du avstå fra følgende aktiviteter på grunn av manglende transportmuligheter?

	Ofte	Av og til	Aldri	Ikke aktuelt
Handleturer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser til/fra arbeid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøk hos slekt og venner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser til/fra offentlige kontorer/bank etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser til/fra frisør/fotpleie/hudpleie etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser til/fra kurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser til/fra lag, organisasjoner etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser til/fra kino, teater, restaurant etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser til/fra avlastning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

### 17. Hvordan reiser du vanligvis når du ikke benytter TT-tjenesten?

- Reiser aldri med annet enn TT-tjenesten
- Slekt/venner kjører
- Benytter taxi
- Benytter buss eller tog
- Benytter egen bil
- Annet \_\_\_\_\_

### 18. Hvor ofte benytter du tog og buss?

- Aldri
- Noen ganger i måneden
- Noen ganger i året
- Noen ganger i uka

### 19. Kunne du ha tatt vanlig buss i større grad hvis tilbudet hadde vært bedre tilrettelagt?

- Ja
- I en del tilfeller
- Nei
- Vet ikke

### 20. Hva må gjøres dersom du skal bruke bussen mer? (sett maksimalt 5 kryss!)

- Bedre veier/gangveier til og fra holdeplassene
- Kortere avstand til og fra holdeplassene
- Leskur på holdeplassene
- Lettere av- og påstigning
- Bedre hjelp fra sjåfør med å komme på og av bussen
- På- og avstigning tilrettelagt for rullestolbrukere
- Lettere å få sitteplass
- Annonsering av holdeplass over høyttaleranlegg i bussen
- Annonsering av holdeplass på skjerm i bussen
- Utvendig ruteanvisning på bussen
- Flere avganger
- Billigere å ta bussen
- Bussene må være mer presise
- Bussreisene må ta kortere tid
- Bedre informasjon om bussavganger og holdeplasser som er spesielt tilrettelagt for forflytningshemmede
- Annet \_\_\_\_\_

**21. Når brukte du TT-tjenesten sist? (sett ett kryss)**

- Mindre enn 1 uke siden
- Mindre enn 3 uker siden
- Mer enn 3 uker siden

**22. Bruker du TT-tjenesten hele året eller deler av året? (sett ett kryss)**

- Hele året
- Deler av året

**23. Hva benytter du TT-tjenesten mest til? (sett maksimalt 3 kryss!)**

- Handleturer
- Reiser til/fra arbeid
- Besøk hos slekt og venner
- Reiser til/fra offentlige kontorer, bank etc.
- Reiser til/fra frisør, fotpleie, hudpleie etc.
- Reiser til/fra kurs
- Reiser til/fra lag, organisasjoner etc.
- Reiser til/fra kino, teater, restaurant etc.
- Reiser til/fra avlastningssted
- Annet \_\_\_\_\_

**24. Har du noen gang benyttet TT-tjenesten til følgende formål?**

	Ja	Nei
Reiser til/fra medisinsk behandling	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser til/fra tannlege	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser til/fra dagsenter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser til/fra arbeid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser til/fra skole	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**25. Hvor mange ganger har du benyttet TT-tjenesten i år? (fram og tilbake regnes som 2 turer)**

- 1-5 turer
- 6-10 turer
- 11-20 turer
- 21-30 turer
- Mer enn 30 turer

## 26. Hvor fornøyd er du med følgende forhold ved TT-tjenesten?

	Svært godt fornøyd	Godt fornøyd	Middels fornøyd	Dårlig fornøyd	Vet ikke
Sikkerhet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pris/egenandel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Komfort under reisen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bestillingstiden for en tur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Av- og påstigning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informasjonen om tjenesten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Serviceinnstilling og vennlighet til sjåfør	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det elektroniske TT-kortet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Antall turer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Punktlighet ved henting	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiseområde (hvor du kan reise)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 27. Hva dekker TT-tjenesten av ditt transportbehov i dag?

- Mitt totale transportbehov
- Betydelige deler av mitt transportbehov
- Noe av mitt transportbehov
- Kun enkelte turer deler av året
- Annet: \_\_\_\_\_

## 28. Hvilke forbedringer ved TT-tjenesten ønsker du aller mest?

---

---

---

(Bruk baksiden av arket eller eget ark dersom du trenger mer plass)

## 29. Hva forventer du at TT-tjenesten skal dekke av ditt transportbehov?

- Mitt totale transportbehov
- Betydelige deler av mitt transportbehov
- Noe av mitt transportbehov
- Kun enkelte turer deler av året
- Annet: \_\_\_\_\_

### 30. Hva ville skje med din reiseaktivitet hvis TT-tjenesten ble fjernet?

- Jeg kom til å reise like mye
- Jeg kom til å reise litt mindre
- Jeg kom til å reise vesentlig mindre
- Jeg kom til å slutte å reise

### 31. Hvilke type reiser ville du redusere mest dersom TT-tjenesten ble fjernet?

- Jeg ville ha reist like mye som før
- Handleturer
- Reiser til/fra arbeid
- Besøksreiser hos slekt og venner
- Reiser til/fra offentlige kontorer, bank etc.
- Reiser til/fra frisør, fotpleie, hudpleie etc.
- Reiser til/fra kurs
- Reiser til/fra lag, organisasjoner etc.
- Reiser til/fra kino, teater, restaurant etc.
- Reiser til/fra avlastningssted
- Annet \_\_\_\_\_

### 32. Hvordan fikk du første gang kjennskap til TT-tjenesten?

- Gjennom media
- Informasjon fra kommunen
- Informasjon fra fylkeskommunen
- Gjennom familie/venner
- Organisasjoner
- Fra andre \_\_\_\_\_

### 33. Når det gjelder søknads- og saksbehandlingen, hvor fornøyd var du med følgende forhold?

	Svært godt fornøyd	Godt fornøyd	Middels fornøyd	Dårlig fornøyd	Vet ikke
Søknadsskjemaet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Søknadsbehandlingstiden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hjemmebesøket	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kommunens behandling av deg totalt sett under søknadsbehandlingen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



**34. På hvilken måte får du informasjon om endringer i reglene for TT-tjenesten?  
(sett maksimalt 3 kryss)**

- Jeg får tilsendt de nye reglene
- Jeg blir muntlig informert av hjemmetjenesten om de nye reglene
- Jeg blir informert av drosjesjåførene om de nye reglene
- Jeg blir informert av organisasjoner
- Jeg får ikke informasjon om endringer i reglene
- Annen måte \_\_\_\_\_

**35. Dersom du har henvendt deg til noen av instansene nedenfor med spørsmål om TT-tjenesten, hvor fornøyd var du med behandlingen du fikk fra?**

	Godt fornøyd	Middels fornøyd	Dårlig fornøyd	Ikke aktuelt
Kommunen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hjemmehjelp	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fylkeskommunen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxisentral	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxisjåføren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**36. Alt i alt, hvordan opplever du at ditt totale transportbehov blir ivaretatt i dag?**

- |                          |                          |                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Godt                     | Passe godt               | I liten grad             | Dårlig                   |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**37. Egne synspunkter**

Hvis du har synspunkter på transportproblemene for forflytningshemmede som du ønsker å formidle, ser vi gjerne at du skriver noen ord her (bruk ekstra ark hvis nødvendig):

---

---

---

---

---

---

**Takk for at du tok deg tid til å svare på disse spørsmålene!**

## Spørreskjema til brukere på venteliste

### 1. Beskriv ditt forhold til TT-tjenesten i Buskerud:

- Jeg står på venteliste, og er godkjent som bruker. *Fortsett på spørsmål nr. 2, og fyll ut resten av skjemaet.*
- Jeg har tidligere søkt om TT, men har fått avslag på søknaden. *Fortsett på spørsmål nr. 2, og fyll ut resten av skjemaet.*
  - Ingen av svaralternativene over passer. *Hvis mulig, beskriv hvorfor din kommune kan ha registrert at du har vært i kontakt med TT-tjenesten. Vennligst returner spørreskjemaet i den vedlagte svarkonvolutten. Vi beklager bryderiet.*

### 2. Kjønn:

- Mann                       Kvinne

### 3. Alder:

\_\_\_\_\_ år

### 4. Hvilken kommune bor du i?

\_\_\_\_\_

### 5. Hva er din hovedbeskjeftigelse? (sett ett kryss)

- Yrkesaktiv
- Skoleelev
- Student
- Pensjonist
- Uføretrygdet
- Attføring
- Annet \_\_\_\_\_

### 6. Hvordan kan din husholdning beskrives?

- Bor alene                       Bor sammen med familie                       Bor sammen med andre

### 7. Disponererer husstanden du bor i egen bil?

- Ja                                       Nei

**8. Hvordan vil du beskrive stedet der du bor? (sett ett kryss)**

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Spredt bebyggelse | <input type="checkbox"/> By over 12 000 innbyggere |
| <input type="checkbox"/> Tettsted          | <input type="checkbox"/> By over 20 000 innbyggere |

**9. Hvor langt bor du fra nærmeste kommunesentrum?**

- 0 - 15 km
- 16 – 20 km
- 21 – 30 km
- Over 30 km

**10. Hvilken type husstand bor du i? (sett ett kryss)**

- Blokk, i tilfellet – hvilken etasje: \_\_\_\_\_
- Enebolig, rekkehus
- Aldershjem/trygdebolig/bofellesskap
- Annet \_\_\_\_\_

**11. Hva er hovedårsaken til at du har søkt om TT-tjenesten? (sett maksimalt 2 kryss)**

- Rullestolbruker
- Bevegelseshemmet ellers
- Synshemmet
- Hørselshemmet
- Hjerte- karsykdom/lungesykdom
- Psykisk utviklingshemmet
- Psykiske lidelser
- Astma/allergi
- Annet \_\_\_\_\_

**12. Er helsetilstanden din stabil gjennom året? (sett ett kryss)**

- Ja, helsetilstanden min er stabil gjennom året
- Helsetilstanden min er stort sett stabil gjennom året
- Nei, helsetilstanden min er ikke stabil gjennom året

**13. Har du behov for hjelp/hjelpemidler når du skal bevege deg utendørs?**

- Nei
- Rullestol
- Hvit stokk/førerhund
- Personlig ledsager
- Gåstol/sparkstøtte/stokk/krykker
- Annet \_\_\_\_\_

**14. Må du sitte i rullestol under transport? (sett ett kryss)**

- Nei
- Av og til
- Ja

**15. I hvilken grad vil aktivitetene nedenfor være et problem for deg å utføre alene?**

	Umulig/svært store problemer	Store problemer	Noe problemer	Ingen problemer
Gå til nærmeste postkontor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå til nærmeste dagligvarebutikk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bære varer med hjem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå 50 meter alene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå 500 meter alene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå utendørs om vinteren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå i trapper	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**16. Hvor ofte må du avstå fra følgende aktiviteter på grunn av manglende transportmuligheter?**

	Ofte	Av og til	Aldri	Ikke aktuelt
Handleturer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser til/fra arbeid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøk hos slekt og venner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser til/fra offentlige kontorer/bank etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser til/fra frisør/fotpleie/hudpleie etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser til/fra kurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser til/fra lag, organisasjoner etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser til/fra kino, teater, restaurant etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser til/fra avlastning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

**17. Hvordan løser du dine daglige transportbehov?**

- Slekt/venner kjører
- Benytter taxi
- Benytter buss eller tog
- Benytter egen bil
- Annet \_\_\_\_\_

**18. Hvor ofte benytter du tog og buss?**

- Aldri
- Noen ganger i måneden
- Noen ganger i året
- Noen ganger i uka

**19. Kunne du ha tatt vanlig buss i større grad hvis tilbudet hadde vært bedre tilrettelagt?**

- Ja
- I en del tilfeller
- Nei
- Vet ikke

**20. Hva må gjøres dersom du skal bruke bussen mer? (sett maksimalt 5 kryss!)**

- Bedre veier/gangveier til og fra holdeplassene
- Kortere avstand til og fra holdeplassene
- Leskur på holdeplassene
- Lettere av- og påstigning
- Bedre hjelp fra sjåfør med å komme på og av bussen
- På- og avstigning tilrettelagt for rullestolbrukere
- Lettere å få sitteplass
- Annonsering av holdeplass over høyttaleranlegg i bussen
- Annonsering av holdeplass på skjerm i bussen
- Utvendig ruteanvisning på bussen
- Flere avganger
- Billigere å ta bussen
- Bussene må være mer presise
- Bussreisene må ta kortere tid
- Bedre informasjon om bussavganger og holdeplasser som er spesielt tilrettelagt for forflytningshemmede
- Annet \_\_\_\_\_

**21. Hvordan vil du benytte TT-tjenesten dersom/når du får tilgang til TT? (sett maksimalt 3 kryss!)**

- Handleturer
- Reiser til/fra arbeid
- Besøk hos slekt og venner
- Reiser til/fra offentlige kontorer, bank etc.
- Reiser til/fra frisør, fotpleie, hudpleie etc.
- Reiser til/fra kurs
- Reiser til/fra lag, organisasjoner etc.
- Reiser til/fra kino, teater, restaurant etc.
- Reiser til/fra avlastningssted
- Annet \_\_\_\_\_

**22. Hvor mange ganger tror du at du vil reise med TT-tjenesten i løpet av 1/2 år dersom/når du får tilgang til tjenesten? (fram og tilbake regnes som 2 turer)**

- 1-5 turer
- 6-10 turer
- 11-20 turer
- 21-30 turer
- Mer enn 30 turer

### 23. Hva forventer du at TT-tjenesten skal dekke av ditt transportbehov?

- Mitt totale transportbehov
- Betydelige deler av mitt transportbehov
- Noe av mitt transportbehov
- Kun enkelte turer deler av året
- Annet: \_\_\_\_\_

### 24. Hvilke aktiviteter må du eventuelt avstå fra i dag siden du ikke har TT?

- Jeg får deltatt i de aktivitetene jeg ønsker
- Jeg må avstå fra handleurer
- Jeg må avstå fra reiser til/fra arbeid
- Jeg må avstå fra besøksreiser hos slekt og venner
- Jeg må avstå fra reiser til/fra offentlige kontorer, bank etc.
- Jeg må avstå fra reiser til/fra frisør, fotpleie, hudpleie etc.
- Jeg må avstå fra reiser til/fra kurs
- Jeg må avstå fra reiser til/fra lag, organisasjoner etc.
- Jeg må avstå fra reiser til/fra kino, teater, restaurant etc.
- Jeg må avstå fra reiser til/fra avlastningssted
- Annet \_\_\_\_\_

### 25. Hvordan fikk du første gang kjennskap til TT-tjenesten?

- Gjennom media
- Informasjon fra kommunen
- Informasjon fra fylkeskommunen
- Gjennom familie/venner
- Gjennom organisasjoner
- Fra andre \_\_\_\_\_

### 26. Når det gjelder søknads- og saksbehandlingen, hvor fornøyd var du med følgende forhold?

	Svært godt fornøyd	Godt fornøyd	Middels fornøyd	Dårlig fornøyd	Vet ikke
Søknadsskjemaet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Søknadsbehandlingstiden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hjemmebesøket	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kommunens behandling av deg under søknadsbehandlingen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**27. Alt i alt, hvordan opplever du at ditt totale transportbehov blir ivaretatt i dag?**

Svært godt

Godt

Middels

Dårlig

Vet ikke

**28. Egne synspunkter**

Hvis du har synspunkter på transportproblemene for forflytningshemmede som du ønsker å formidle, ser vi gjerne at du skriver noen ord her (bruk eget ark dersom du trenger mer plass):

---

---

---

---

---

---

---

---

**Takk for at du tok deg tid til å svare på disse spørsmålene!**



## Spørreskjema tilsaksbehandlerne i kommunene

Navn på kommune: \_\_\_\_\_

Stilling/funksjon til den/de som fyller ut skjemaet: \_\_\_\_\_

### 1. Hvor fornøyd er du/dere med følgende forhold knyttet til TT-ordningen?

	Svært godt fornøyd	Fornøyd	Verken fornøyd eller misfornøyd	Misfornøyd	Svært misfornøyd
Retningslinjene for brukergodkjenning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Søknadsskjemaet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skjemaet for legeerklæring	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skriftlig informasjon fra fylkeskommunen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Svar på henvendelser til fylkeskommunen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De nye elektroniske TT-kortene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kontakten med Rogaland Taxi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 2. Hvem bør godkjenne TT-brukere i framtiden?

- Kommunene, som i dag
- Fylkeskommunen
- Andre \_\_\_\_\_

### 3. Hvor mange ekstrakvoter ut over ordinær kvote har dere innvilget pr. oktober 2006, og hvem har fått disse kvotene?<sup>a)</sup>

Type funksjonshemming	Antall ekstrakvoter	Alder på brukerne
<input type="checkbox"/> Rullestolbruker	_____ stk	_____
<input type="checkbox"/> Bevegelseshemmet ellers	_____ stk	_____
<input type="checkbox"/> Synshemmet	_____ stk	_____
<input type="checkbox"/> Hørselshemmet	_____ stk	_____
<input type="checkbox"/> Hjerte- karsykdom/lungesykdom	_____ stk	_____
<input type="checkbox"/> Psykisk utviklingshemmet	_____ stk	_____
<input type="checkbox"/> Psykiske lidelser	_____ stk	_____
<input type="checkbox"/> Astma/allergi	_____ stk	_____
<input type="checkbox"/> Annet _____		
Totalt antall ekstrakvoter: _____ stk.		

<sup>a)</sup> Dersom det er vanskelig å fordele ekstrakvoter på type funksjonshemming, ber vi om at det gjøres en grov kategorisering. Det samme gjelder for aldersangivelsen.

**4. Dersom tilgjengelige midler til TT-ordningen forblir om lag på dagens nivå, hvordan mener du/dere disse bør fordeles på personer med forflytningshemninger?**

	Enig	Verken enig eller uenig	Uenig	Vet ikke
Det bør godkjennes <u>færre</u> brukere slik at reisebeløpet pr. bruker kan økes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det bør godkjennes <u>flere</u> brukere og tildeles et mindre reisebeløp pr. bruker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alle bør få like mye reisemidler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bevegelseshemmede avhengig av hjelpemiddel bør prioriteres framfor andre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Blinde/sterkt svaksynte bør prioriteres framfor andre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Orienterings- og miljøhemmede bør prioriteres framfor andre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Psykisk utviklingshemmede bør prioriteres framfor andre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Yngre bør prioriteres framfor eldre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Egenandelen bør økes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Egenandelen bør være som i dag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Institusjonsboere bør ikke inngå i ordningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Institusjonsboere bør få et mindre reisebeløp enn andre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personer/husholdninger som disponerer bil bør ikke inngå i ordningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personer som har trygdefinansiert bil bør ikke inngå i ordningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personer som bor langt unna nærmeste kommunesenter/servicesenter bør få mer reisemidler enn andre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**5. Fylkeskommunen gir i 2006 TT-brukerne fra 3 600 kr og oppover i årlige reisemidler. Hvor mye *ekstra* reisemidler, ut over dette beløpet, mener du at brukere i gruppe 2-5 bør få? <sup>a)</sup>**

Gruppe 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brukere som bor inntil 15 km fra kommunesenter/senter og som er <i>over</i> 67 år</li> <li>• Periodebrukere som har behov for TT-tjenesten i perioder f.eks. brukere som har egen bil, astmatikere, allergi osv.</li> </ul>	Grunnbeløp
Gruppe 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brukere som bor inntil 15 km fra nærmeste kommunesenter/senter og som er <i>under</i> 67 år.</li> <li>• Brukere som bor over 15 km fra nærmeste kommunesenter/senter og som er over 67 år.</li> </ul>	__ ganger mer enn grunnbeløpet
Gruppe 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brukere som bor over 15 km fra nærmeste kommunesenter/senter og som er under 67 år.</li> </ul>	__ ganger mer enn grunnbeløpet
Gruppe 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brukere som trenger spesialbil (rullestolbrukere) og som bor inntil 15 km fra nærmeste kommunesenter/senter.</li> </ul>	__ ganger mer enn grunnbeløpet
Gruppe 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brukere som trenger spesialbil (rullestolbrukere) og som bor over 15 km fra nærmeste kommunesenter/senter.</li> </ul>	__ ganger mer enn grunnbeløpet
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekstra midler til blinde/svaksynte brukere</li> </ul>		_____ kr ekstra

<sup>a)</sup> Eksempel: Dersom du/dere mener at brukere i gruppe 2 bør få dobbelt så mye reisemidler som grunnbeløpet for gruppe 1, skriver dere: ” 2 ganger mer enn grunnbeløpet”.

**6. Mener du at TT-brukerne bør få et visst antall turer pr. år i stedet for et fast reisebeløp?**

Ja       Nei       Usikker

Dersom du svarte ja eller nei, kan du gi en kort begrunnelse for ditt svar:

---



---



---



---



---

